MOTOR SPORT aktuell
Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114
NR. 37 / 25. AUGUST 2021

Vierter Le-Mans-Sieg in Folge

Toyota wartet auf echte Gegner

WTCR in Budapest

Ehrlacher ist Halbzeitmeister

Formel 1: Transferkarussell

Wer wechselt 2022 das F1-Cockpit?

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 37



IndyCar in St. Louis

Newgarden meldet Titelansprüche an



DTM am Nürburgring

Van der Linde & Albon feiern Siege in der Eifel



Superbike-WM in Navarra

Redding erhöht Druck auf das Spitzenduo

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



WTCR



GOFFELMEYER



RED BULL

Editorial

Im Motorsport gibt es die Innenansicht der Beteiligten und die Außenansicht der Unbeteiligten. In Le Mans waren diese Ansichten, nun, recht verschieden.

Der Langstreckensport verlangt von den Fans prinzipiell viel Langmut, das teilen sie mit den Beteiligten. Die Königsdisziplin sind die 24h-Rennen, sie verlangen eine königliche Langmut von allen: den Fahrern, den Teams, den Mechanikern, den Ingenieuren, aber auch von den Fans vor Ort und den Zuschauern vor den Fernsehern. Es gibt Jahre, da sagen nach dem Rennen beide Gruppen das Gleiche: Was für ein geiles Rennen! Ausschlaggebend sind dann meist epochale und epische Schlachten zwischen mehreren Herstellern in den Topklassen. Zwischen 2014 und 2016 gab es in Le Mans keine langweiligen Autorennen, weil drei große Hersteller um den Gesamtsieg gefochten haben. Plus die Fights in der GT-Herstellerklasse GTE-Pro. Plus die LMP2. Plus die GTE-Am – für all jene, die auch das alles verfolgen wollen.

2021 war in Le Mans wenig Einigkeit im Fahrerlager herzustellen: Die erste Rennstunde bot einige hübsche Dramen, wie immer wenn es regnet und danach wieder abtrocknet. Da verzocken sich immer welche. Die letzte Rennstunde war wegen der Turbulenzen in der LMP2-Klasse ebenfalls spannend bis dramatisch. Die 22 Stunden dazwischen waren ehrlich gesagt ziemlich langweilig, da gab es im Pressezentrum und auf den Zuschauerrängen keine zwei Meinungen.

Der Grund ist einfach: Über weite Strecken war das Rennen kein Rennen. Toyota hatte in der Topklasse fast über die gesamte Distanz eine recht solide Doppelführung, die vermutlich nur die Fans der Marke restlos glücklich machte. In der LMP2-Klasse hatte das WRT-Team eine über weite Strecken recht solide Doppelführung, die vermutlich nur die belgischen Fans restlos glücklich machte. In der GTE-Pro-Klasse waren nach drei Safety-Car-Phasen und sechs Rennstunden nur noch drei von sechs Fahrzeugen im Mix, die Porsche waren bereits chancenlos. Wer sich die volle Dröhnung gab und weite Teile des Rennens live sah, weil er wollte und musste, der dürfte nicht nur einmal sanft eingenickt sein.

Nach dem Rennen geht man ins Fahrerlager und stellt fest: Die Beteiligten haben das alles ganz anders wahrgenommen! Die Mechaniker, die ein Auto abfertigen, ihr Auto, standen 24 Stunden unter Strom. Fahrer wie die Porsche-Kutscher Neel Jani oder Kévin Estre, die eigentlich um 22.00 Uhr hätten einpacken können, fuhren sich den Hintern aus der Hose, um noch was möglich zu machen; die Porsche-Strategen schnappten jede Slow Zone auf, um „aus Treibholz Brennholz zu machen“, wie es der WEC-Einsatzleiter von Porsche, Alex Stehlig, schön beschrieb.

Sieger Toyota hatte auf der Strecke keine Gegner, da war der Feind das Auto, genauer die Benzinpumpen in den Fördertanks. Ein Toyota-Mann erzählt: „Das Problem hat uns acht Stunden in den Wahnsinn getrieben, wir sind alle völlig platt!“ Dann blickt er müde auf: „Das war doch ein geiles Rennen, oder?“

Marcus Schurig
Redakteur


42 Supermoto-WM in Forcarei: Lukas Höllbacher feiert GP-Premierensieg

XIEM



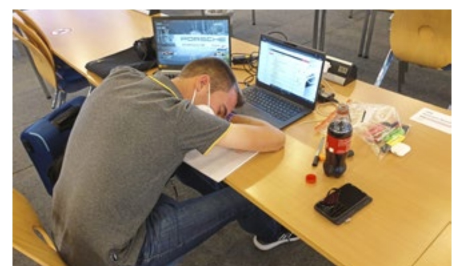
MSa-Paddock



ROADTRIP NACH LE MANS
Die Fahrer von Absolute Racing reisten stilecht vom Porsche Museum mit einem 356 SC und einem 911 Carrera 4S Cabrio nach Le Mans. MSa-Autorin Bianca Leppert stellte mit ihrem 911-G-Modell den dritten Elfer.



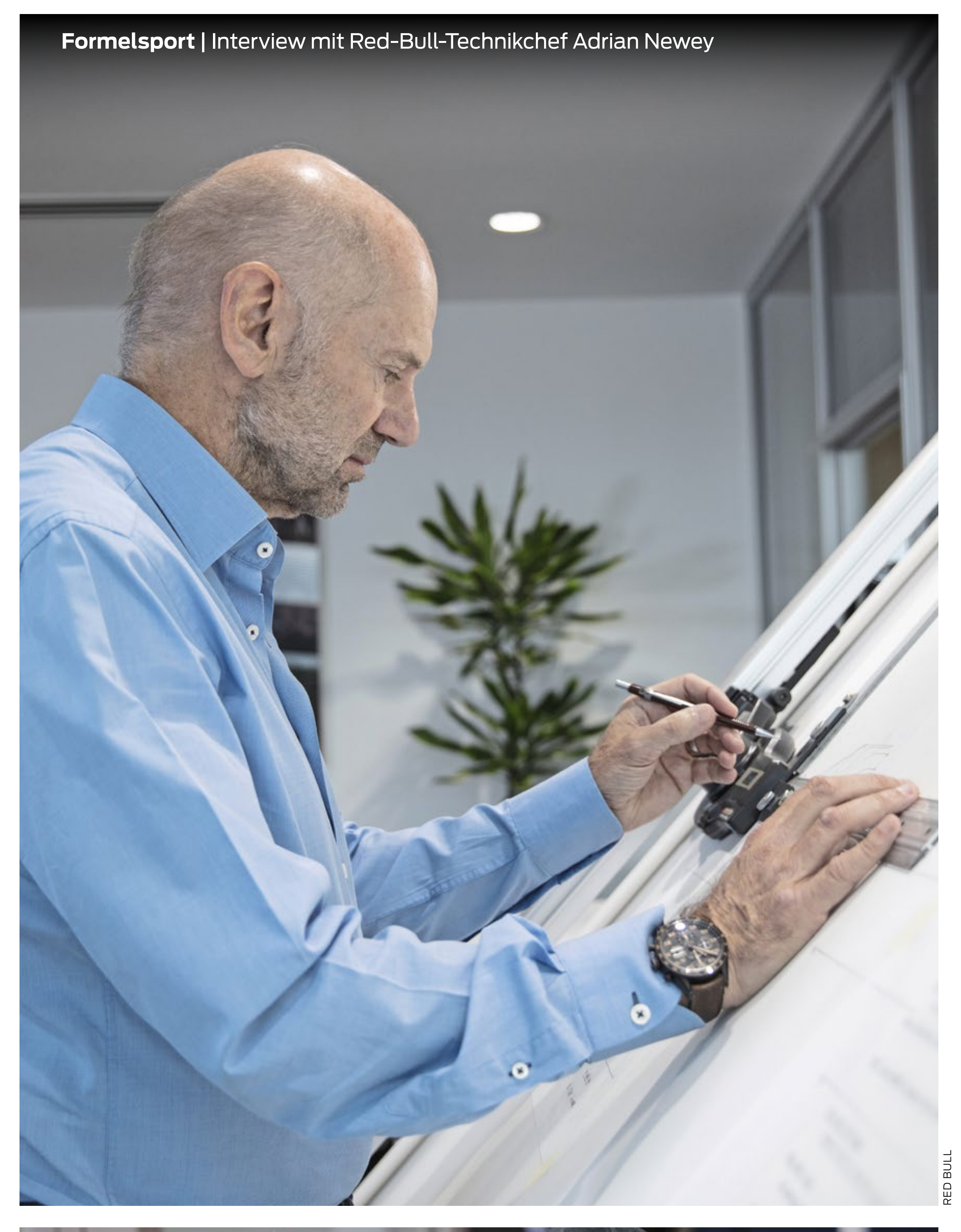
DOPPELBELASTUNG, TEIL 1
Die MSa-Redakteure Michael Bräutigam und Philipp Körner (siehe unten) reisten zu zweit zum Nürburgring, um über die DTM zu berichten. Beide hatten ihre Augen aber nicht nur in der Eifel: Bräutigam hatte parallel den Blick auf die WTCR in Budapest, ...



DOPPELBELASTUNG, TEIL 2
...während Körner sich in der Nacht zum Sonntag mit der IndyCar in St. Louis beschäftigte und nebenbei auch noch die 24h von Le Mans verfolgte – mit unübersehbaren Folgen am Sonntagvormittag.



EISZEIT IM SOMMER
MSa-Offroad-Mann Thomas Schiffner beobachtete die Flattrack-WM-Premiere in Deutschland und traf mit Eisspeedway-WM-Star Markus Jell unverhofft auf den Sensations-Zweiten in Diedenbergen.



RED BULL

Adrian Newey und Red Bull feierten in dieser Saison bereits sechs Siege in elf Rennen

WILHELM

Adrian Newey gilt immer noch als der Guru unter den Konstrukteuren. Wir haben mit ihm über die aktuelle Saison, die Entwicklung, Technische Direktiven und die 2022er-Autos gesprochen.

Von: **Michael Schmidt**

Sie haben das 2020er-Auto letzte Saison noch sehr lange entwickelt. Mercedes ist viel früher ausgestiegen. War Ihre Strategie besser?

Die Frage wird sich erst am Saisonende beantworten. Wir sind gut gestartet, aber es ist noch ein langer Weg. Wir hatten schon immer die Philosophie, ein Auto so lange wie möglich zu entwickeln, weil du dadurch Dinge lernst, die dir verborgen bleiben, wenn du es nicht tust.

Gilt das auch für nächstes Jahr?

Die Regeländerungen sind riesig. Und trotzdem kannst du Erfahrungen aus dieser Saison mitnehmen.

Wie wichtig war es, schon 2020 einen Prototyp des 2021er-Unterbodens auf der Strecke zu testen?

Wir haben das gemacht, weil wir uns böse Überraschungen ersparen wollten, die passieren können, wenn man sich nur auf den Windkanal verlässt. Der Test war vielleicht nicht unbedingt notwendig, aber da er relativ einfach durchzuführen war, haben wir ihn gemacht. Um früh eine Warnung dafür zu bekommen, ob Probleme auftreten, die du nicht voll verstehst.

Haben Sie die bösen Überraschungen mit der Korrelation zwischen Windkanal und Strecke unter Kontrolle?

Das kann man nie sagen. Ein Windkanal ist am Ende des Tages eine Simulation. Per Definition kann das Fehler beinhalten und ist in einigen Aspekten limitiert. Es wäre keine Überraschung, dass es mit den 2022er-Autos, die komplett anders sind, wieder zu Korrelationsproblemen kommt. Im Augenblick verstehen wir mehr oder weniger innerhalb der erwähnten Einschränkungen, was im Windkanal und im Vergleich dazu in der Realität passiert. Aber das gilt für ein relativ

„Die größte Regeländerung in der Formel 1 seit 1983“

stabiles Reglement in den letzten Jahren. Die Physik der Strömung rund um das Auto hat sich nicht so stark geändert. Das ist nächstes Jahr nicht mehr der Fall. Da betreten wir unbekanntes Terrain.

Letzten Winter mussten Sie zum ersten Mal ein Auto konstruieren, das wegen der Homologationsregel nur bedingt weiterentwickelt werden durfte. War das mehr Herausforderung als Frust?
Nicht wirklich. Wir haben unsere Token in ein neues Getriebegehäuse investiert, was uns ein neues Layout der Hinterradaufhängung erlaubt hat. Damit haben wir uns eine angemessene Freiheit in diesem Bereich verschafft. Wir hatten alle ziemlich wenig Zeit zwischen der Ankündigung, dass es ein Token-System geben wird, und dem Zeitpunkt, an dem wir diesen Token der FIA melden mussten. Ich war mit einigen Aspekten unseres Getriebegehäuses und der Hinterradaufhängung nicht zufrieden. Deshalb war es eine ziemlich einfache Entscheidung. Dazu haben die vielen kleinen Aerodynamik-Restriktionen auf Wunsch von Pirelli ein neues Feld für Optimierungen geschaffen. Gleichzeitig haben wir wie alle anderen Teams schon Hintergrundarbeit in das 2022er-Auto investiert.

Es wird und wurde viel darüber gesprochen, dass die 2021er-Aerodynamik-Regeln Autos mit geringer Anstellung benachteiligen. Stimmt das?
Jede Regeländerung bringt dem einen Nachteile, dem anderen Vorteile. Die simpleren Frontflügel, die vor einigen Jahren eingeführt wurden, haben uns mehr weh getan als einigen Mitbewerbern. Haben wir jetzt einen Vorteil gegenüber unserem Hauptkonkurrenten? Das ist schwer zu beantworten oder im Nachhinein zu beweisen. Es war sicher nicht die Absicht dieser Regeln. Beim Abstimmungsprozess innerhalb der Technischen Arbeitsgruppe hat jedenfalls keiner dagegen gestimmt oder hat gesagt, dass ihn das benachteiligen würde.

Die Autos haben extreme Aufhängungsgeometrien, alles der Aerodynamik zuliebe. Manche Teams nehmen deshalb sogar einen höheren Schwerpunkt des Autos in Kauf. Zählen die klassischen Konstruktionsprinzipien nicht mehr?

> „Ich finde es falsch, das Auto in immer mehr Legalitätsboxen zu teilen. Ich bin für mehr Freiheit, aber weniger Entwicklungsmöglichkeiten.“
>
> Adrian Newey

Das hat schon viel früher begonnen. Mit den Venturi-Autos Ende der 70er-Jahre begann das Zeitalter der Aerodynamik. Seitdem hat sich das Schritt für Schritt in diese Richtung bewegt. Die Aerodynamik wurde immer wichtiger. Je besser die Simulationen wurden, desto genauer konnte man Vor- und Nachteile gegeneinander abwägen. Dann zählen Prinzipien oder Vorlieben eines Konstrukteurs nicht mehr. Wenn der aerodynamische Vorteil den Nachteil des höheren Schwerpunkts schlägt, wird es gemacht.

Es gab im Lauf der Saison einige Technische Direktiven. Wie stark haben die Red Bull beeinträchtigt?
Nehmen wir den Heckflügel. Die Regeln besagen, dass alles am Auto starr sein soll. Wir wissen alle, dass das nicht möglich ist. Dafür gibt es verschiedene Biegetests, und die FIA nimmt sich das Recht heraus, diese Tests bei Bedarf zu ändern. Das ist so weit in Ordnung. Alfa Romeo hatte zu Beginn des Jahres bei der FIA angefragt, ob sich etwas ändern würde, und die Antwort war nein. Es wurde dann aber doch geändert. Das Problem dabei ist nicht der Effekt auf die Rundenzeit. Der ist minimal. Schlimmer sind die Auswirkungen auf die Kosten und die Zeit, die man investieren muss, um den Flügel anzupassen. Uns wurde zwar ein Vorlauf bis zum GP Frankreich eingeräumt, doch tatsächlich mussten wir innerhalb von zwei Wochen bis Aserbaidschan reagieren, weil wir nicht das Risiko eines Protests eingehen konnten. Das fühlte sich nicht ganz richtig an.

Wie groß sind die Regeländerungen für 2022 verglichen mit 1998, 2009 oder 2014?
Für mich ist es die größte Regeländerung seit dem Verbot der Venturi-Autos und der Einführung des flachen Bodens 1983. Die Auswirkungen sind riesig. Jeder Aspekt am Auto mit Ausnahme der Antriebseinheit ändert sich. Das soll nicht heißen, dass alles, was wir in den letzten Jahren oder in dieser Saison gelernt haben, irrelevant wäre, aber es ist eine völlig neue Welt. Nachdem das Feld in den letzten Jahren immer näher zusammengerückt ist, sehe ich eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass wir nächstes Jahr wieder größere Abstände haben. Einige Leute werden die Regeln besser interpretieren als andere. Wir werden dieser Formel ein bisschen Zeit einräumen müssen, um sie wirklich beurteilen zu können. Aber obwohl noch keine Regeländerung so gut vorbereitet wurde, bin ich mir nicht sicher, ob sie die Ziele erreicht, die man sich gesetzt hat.

Regeländerungen haben Ihnen oft in die Karten gespielt. Doch diesmal müssen Sie in ziemlich engen Legalitätsboxen denken. Kann man da noch den entscheidenden Vorteil herausholen?
Zunächst dominierte der Frust. Wenn man sich dann mal in die Regeln hineingelesen hat, wurde es schon interessanter. Trotzdem finde ich es einen falschen Weg, das Auto in immer mehr Legalitätsboxen zu teilen und innerhalb dieser Boxen auch noch die Konturen vorzuschreiben. Ich bin für den umgekehrten Weg: mehr Freiheit, aber weniger Entwicklungsmöglichkeiten.

Sind Autos mit starkem Anstellwinkel Geschichte?
Von Natur aus wird der Anstellwinkel geringer ausfallen. Wir reden hier über eine Art Venturi-Auto. Und das muss so nah wie möglich über der Straße fahren, um den Ground Effect auszunutzen. Sie werden sicher nicht mehr Autos sehen, die hinten so hochstehen wie heute.

Wie unterscheiden sich diese Venturi-Autos von denen aus den frühen 80er-Jahren?
Zum einen fehlen die Schürzen. Wegen der vielen Restriktionen werden wir nicht so viele unterschiedliche Lösungen sehen wie damals. Ich würde sie eher mit den IndyCars von vor einigen Jahren vergleichen.

Theoretisch müssten die 2022er-Autos doch mehr Abtrieb generieren als heute.
Das wird nicht der Fall sein. Die Regeln sind so geschrieben, dass die Turbulenzen hinter dem Auto möglichst gering ausfallen, um das Überholen zu erleichtern. Das schränkt die Möglichkeiten ein, die Strömung so zu nutzen, wie man will.

Die perfekte Lösung wäre, die mechanischen Schürzen der 80er-Jahre durch künstliche zu ersetzen. Sehen Sie da die Chance für ein Schlupfloch?
Eigentlich nicht. Es wird aber bestimmt alles versucht werden, um die Autos in einer Konfiguration fahren zu lassen, dass dieser Effekt oder Teile davon erzielt werden können. ■



Adrian Newey

Geburtstag: 26.12.1958
Geburtsort: Stratford-upon-Avon
Herkunftsland: England



Transfer-Update

Noch ist es ruhig auf dem Transfermarkt. Das könnte sich bald ändern. Erst vier der zehn Teams haben die Cockpits vergeben. Der Aufstieg von George Russell zu Mercedes würde die Steine ins Rollen bringen.

Von: **Andreas Haupt**

Die Topstars der Szene sind langfristig an ihre Teams gebunden. Lewis Hamilton bei Mercedes bis 2023. Max Verstappen bei Red Bull ebenfalls für die nächsten zwei Jahre. Charles Leclerc bei Ferrari bis einschließlich 2024. Von den drei Spitzenteams hat offiziell nur Ferrari den zweiten Fahrer für die kommende Saison schon fix. Carlos Sainz ist bei der Scuderia etabliert. Teamchef Binotto schwärmt sogar von der besten Fahrerpaarung im Feld.

Wie Ferrari ergeht es sonst nur drei Teams. Auch bei McLaren, Alpine und Aston Martin ist das Personal für 2022 gesetzt. McLaren hat Lando Norris, der zur Sommerpause mit fehlerfreien Rennen und konstanten Topleistungen auf dem dritten WM-Rang sitzt, und Daniel Ricciardo ohnehin langfristig gebunden. Da stellt sich nur die Frage, wie lange das Team seiner hoch bezahlten Neuverpflichtung noch Zeit einräumt. Bislang sieht Ricciardo im teaminternen Vergleich ziemlich alt aus.

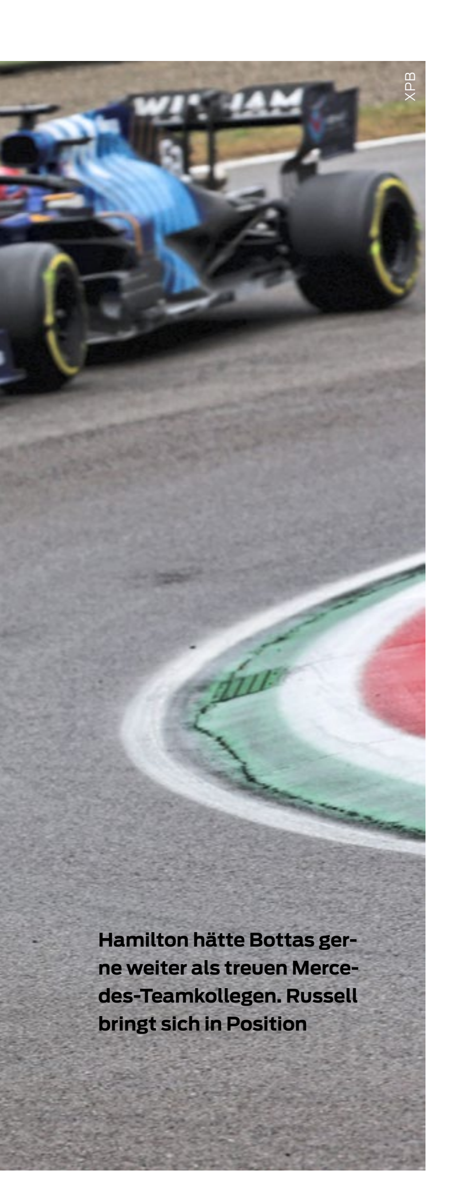
Alpine hat Ocons Vertrag im Juni bis einschließlich 2024 verlängert. Der Sieg in Ungarn hat den Kritikern, die dem Rennstall eine voreilige Entscheidung vorwarfen und eine übermäßig lange Laufzeit tadelten, vorerst den Wind aus den Segeln genommen. Fernando Alonso wird auch 2022 an Bord sein. Der Ex-Weltmeister hat ein paar Rennen gebraucht, ist seit Baku aber wieder ganz der Alte – eine unverzichtbare Größe für Alpine, wenn der Spanier den Teamspieler nicht nur vorgaukelt, sondern es tatsächlich bleibt. Sebastian Vettel hat sich bei Aston Martin gut eingelebt und will etwas aufbauen. Lance Stroll schlägt sich gegen ihn besser, als es ihm mancher Experte zugetraut hätte.

!

Was passiert mit Valtteri Bottas? Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur ging in Budapest auffällig oft im Mercedes-Motorhome ein und aus.

Mercedes im September

Die Fragezeichen beginnen bei den WM-Anwärtern. Allerdings nur scheinbar. Mercedes-Teamchef Toto Wolff wird George Russell hochziehen, auch wenn der Weltmeister lieber weiter Ruhe hätte. Hamilton wirbt für einen Verbleib von Valtteri Bottas, weil der Finne ihm seit 2017 nicht wehtut. Bottas kann seinen Mercedes vereinzelt auf Pole-Position stellen oder mal gewinnen. Einen Hamilton schlägt er allerdings nicht über eine ganze Saison, selbst



Hamilton hätte Bottas gerne weiter als treuen Mercedes-Teamkollegen. Russell bringt sich in Position

wenn er Bottas 100.0 aktiviert. Das ist ihm inzwischen bewusst geworden.

Es war besonders auffällig in Budapest, wie oft Alfa-Saubers Teamchef Frédéric Vasseur im Mercedes-Motorhome ein- und ausging. Offensichtlich wäre es Wolff lieber, sein finnischer Schützling schlüpfte beim Schweizer Rennstall unter als einfach mit Russell die Cockpits zu tauschen. Die Sauber-Teambesitzer aus Schweden wünschen sich, so hört man, einen Nordländer im Auto. Die Lösung mit Bottas wäre besonders charmant, wenn man dem erfahrenen Piloten einen Youngster zur Seite stellt. Den hat Sauber mit Théo Pourchaire im Kader, der bereits als der neue Alain Prost gehandelt wird. In Ungarn testete er bereits einen alten Alfa. Die Indizienkette verdichtet sich. Alfa-Sauber will seine Entscheidung frühestens im September treffen. In dieser Zeit peilt Mercedes die Vergabe des zweiten Cockpits an.

Pourchaire ist gerade 18 Jahre alt, gewann 2019 die deutsche Formel 4, belegte 2020 den zweiten Platz hinter Oscar Piastri in der Formel 3. In dieser Saison holte er Pole und Sieg im Hauptrennen der Formel 2 in Monaco. Derzeit ist er Sechster der Nachwuchsserie. Die notwendigen Punkte für die Superlizenz wird Pourchaire wohl einsammeln. Ferrari wird sich ohne Mitspracherecht schwertun, einen der eigenen Junioren bei Sauber unterzubringen. Zumal Robert Shwartzman, der Anfang des Jahres heiß gehandelt wurde, für einen Aufstieg zu selten überzeugt hat in dieser Formel-2-Saison. Für die aktuellen Stammfahrer – Kimi Räikkönen und Antonio Giovinazzi – dürfte es das letzte Halbjahr in der Königsklasse sein.

Hülk mit Williams-Chancen

Der Fahrerlagerfunk meldet, dass Sergio Pérez 2022 auf der Gehaltsliste von Red Bull bleibt. Pierre Gasly ist weiter als Alpha Tauris Zugpferd eingeplant. Teamchef Franz Tost: „Ich würde gerne mit Pierre und Yuki weitermachen. Die Entscheidung trifft jedoch Red Bull.“ Genauer gesagt Sportchef Helmut Marko. Alexander Albon hat offenbar keine großen Chancen. Er schaut sich bereits bei den IndyCars um.

Es spricht vieles dafür, dass den zweiten Alpha Tauri weiter Yuki Tsunoda lenken darf. Der Japaner ist schnell, oftmals aber zu ungestüm. Er will zu schnell zu viel. Doch dem Vernehmen nach räumt ihm Red Bulls Ausbildungsabteilung mehr Zeit ein. Eine weitere Saison, um sich zu beweisen und zu etablieren. Nachwuchsfahrer Liam Lawson (DTM, Formel 2) und Jüri Vips (Formel 2) müssen sich wohl noch in Geduld üben.

Wie stellen sich Williams und Haas auf? Der Verlust von Russell wäre zweifelsohne eine schwere Schwächung für den Traditionsrennstall. Teamchef Jost Capito wäre eine erfahrene Arbeitskraft als Ersatz am liebsten. Deshalb wird neben Bottas auch Nico Hülkenberg gehandelt. Es soll ein Fahrer her, der neuen Input bringt. Der verschiedene Entwicklungsabteilungen kennt. Der Schwächen ausmacht und benennt. Aus Williams-Kreisen war vor der Sommerpause zu hören, dass viele Fahrer vorstellig wurden. Es gibt Gespräche, doch man wird erst Nägel mit Köpfen machen, wenn Russell bei Mercedes bestätigt ist. Der Teamchef geht davon aus, dass Nicholas Latifi bleibt. Doch es fällt auch der Name Nyck de Vries. Der frischgebackene Formel-E-Weltmeister ist sicher schnell, hat aber keine Formel-1-Erfahrung. In Kombination mit einem Routinier würde er durchaus Sinn machen.

Kaum Optionen für Schumi

Bleibt noch Haas. Mick Schumacher hat dort für mehrere Jahre unterzeichnet. Allerdings entscheidet Ferrari, was mit ihm passiert. Und dort steht er als Junior noch bis Ende 2022 unter Vertrag. Die Fortschreibung der Beziehung erfordert Gespräche. Schumacher will wissen, wie seine Perspektive aussieht. Sein Problem: Im Werksteam ist die Tür mittelfristig zu, weil Leclerc und Sainz da sind. Und wenn der Spanier so weitermacht, wird er auch über 2022 hinaus bleiben.

Ferrari will Schumacher länger binden, weil man kein Interesse daran hat, einen Fahrer auszubilden und dann zu verlieren. Eine Bestätigung wird bis Monza erwartet. Alfa-Sauber wird als Ausweichoption zwar immer wieder genannt, doch Ferrari baut mit Haas eine Art B-Team mit starken Verbindungen auf. Mit stärkeren als in die Schweiz. In welchen Kader sollte Schumacher anders schlüpfen? Mercedes, Red Bull und Renault haben genug eigene Junioren, die man kaum selbst unterbringt, weil es zu wenige Teams gibt. Mal sehen, was mit einem Oscar Piastri (Renault) passiert? Mit einem Guanyu Zhou, der dem Vernehmen nach mit einer Mitgift von 30 Millionen Dollar sowohl bei Williams als auch Haas anklopft. Beim US-Rennstall ist man mit Nikita Mazepin nicht zufrieden. Es fehlt der Speed. Es fehlt der Kopf für die Formel 1. Doch es müssten schon dessen russische Sponsoren den ersten Schritt einleiten. ■



Neuer Wunderknabe? Pourchaire werden Chancen bei Alfa nachgesagt



In Ferrari-Hand: Schumacher soll im September bei Haas bestätigt werden



Sergio Pérez dürfte auch 2022 den Edelhelfer für Max Verstappen spielen

Formel E

Mercedes steigt aus

Die Formel E lässt Federn: Nach Audi und BMW verabschiedet sich mit Mercedes der dritte deutsche Hersteller. Die Marke mit dem Stern gewährt der E-Rennserie noch eine Gnadenfrist von einer Saison.

Von: **Andreas Haupt**

Mercedes verlässt die Formel E am Ende der nächsten Saison (August 2022). Die Gründe sind vielschichtig. Offiziell schiebt der Hersteller eine strategische Neuausrichtung vor. Mercedes will das Geld lieber in die Entwicklung von Elektroautos für die Serie stecken. Es heißt, die Hersteller geben pro Saison rund 30 Millionen Euro aus. Klingt wie ein vorgeschobenes Argument, weil die Rennserie an einem deutlich niedrigeren Budgetdeckel arbeitet.

Hinter vorgehaltener Hand hört man, Mercedes sei mit dem Gegenwert für das Marketing nicht zufrieden. Das Startup Formel E kommt auch nach sieben Jahren nicht aus der Nische. Außerdem schmeckt Mercedes die sportliche Ausrichtung nicht. Zu viel sei auf Zufall ausgelegt. In der Kritik stehen die wechselnden Startzeiten, was den TV-Stationen geschuldet ist, sowie die penible Auslegung des Reglements. Kleine Formfehler führen zum Wertungsausschluss. Mercedes will sich lieber auf die Formel 1 konzentrieren – deshalb geht man auch nicht nach Le Mans. ■



MERCEDES

In der siebten Saison der Formel E holte Mercedes beide Weltmeister-Titel

Formel 1

GP Japan fällt aus

Die japanische Regierung hat das Suzuka-Rennen abgesagt. Die Formel 1 muss mal wieder den Rennkalender umbauen.

Von: **Andreas Haupt**

Zum zweiten Mal muss die Formel 1 auf eines ihrer Saisonhighlights verzichten. Zum zweiten Mal verhindert Corona die Austragung des GP Japan, der für den 10. Oktober vorgesehen war. Japans Regierung hat das Rennen nach dem sprunghaften Anstieg der Infektionszahlen abgesagt. Nach den Olympischen Spielen verzeichnet das Land Werte von teils mehr als 25 000 Neuansteckungen pro Tag. Die Paralympischen Spiele zieht Japan noch durch. Die Formel 1 fällt hinten runter. Die Entwicklung hatte sich in den letzten Wochen abgezeichnet.

Es ist nach Australien, China, Kanada und Singapur die fünfte Absage der Saison. Noch hat die Formel 1 keinen Ersatz benannt. So verschmelzen Russland (26. September) und die Türkei (3. Oktober) auf dem Papier erst einmal zu einem Double-Header.

Austin wäre der präferierte Kandidat, um mit zwei Rennen am 17. und 24. Oktober den Kalender wieder aufzufüllen. Das Problem ist aber, dass sich die Corona-Lage im US-Bundesstaat Texas zuspitzt. Manche im Fahrerlager bringen Indianapolis ins Spiel. Doch alles bleibt kompliziert, solange die Türkei auf der roten Liste der englischen Regierung steht. Das würde nach dem Rennen zehn Tage Quarantäne für sieben Teams bedeuten. Dann wäre ein GP am 17. Oktober nicht machbar. Eine Möglichkeit wäre es, Russland und die Türkei zu tauschen. Oder einen anderen Austragungsort für den 10. Oktober zu nominieren. Dann würde es beim ursprünglichen Triple-Header bleiben. Die Zielmarke bleibt bei 23 Rennen. ■



XPB

Kein Heimspiel für Honda zum Abschied: Die F1 darf nicht nach Suzuka

NACHRICHTEN

GP BRASILIEN AM 14.11.?
In Brasilien zieht die Impf-Kampagne gegen das Coronavirus an. São Paulo will das Rennen in dieser Saison unbedingt ausrichten, wünscht sich aber eine Termin-Verlegung vom 7. auf 14. November. Dadurch sollen mehr Tickets verkauft werden können, weil in Brasilien am 15. November der Nationalfeiertag ist.

MIAMI-GP IM MAI 2022
Die Planer der Formel 1 sind nicht zu beneiden. Sie stricken noch am 2021er Rennkalender, müssen aber auch bereits die kommende Saison organisieren. Liberty Media will vor allem sein neues Prestige-Rennen in Miami in Szene setzen. Der Zeitraum ist fixiert. „Wir können bestätigen, dass der mit Spannung erwartete Miami-Grand-Prix in der ersten Mai-Hälfte steigen soll", erklärt F1-Boss Stefano Domenicali. „Die Nachfrage nach Tickets ist bereits groß. Dabei hat der Verkauf noch gar nicht offiziell begonnen."

ALONSO IN LE MANS
Fernando Alonso kehrte an den Ort zurück, an dem er 2018 und 2019 zwei große Siege mit Toyota feierte. Diesmal schrieb der Spanier in Le Mans auf andere Weise Geschichte. In den Händen des Alpine-Fahrers legte erstmals überhaupt ein Formel-1-Auto eine volle Runde auf dem Circuit de la Sarthe zurück.

KLEINER FERRARI-VORTEIL
Seit 2021 sehen die Regeln mehr Entwicklungskapazität in Windkanal und CFD für die Teams vor, die in der WM schlechter platziert waren. Ferrari gehörte als WM-Sechster 2020 zu den Profiteuren. Teamchef Mattia Binotto spricht von einem sehr kleinen Vorteil – in Rundenzeit sei es weniger als eine Zehntel. Am 1. Juli änderte sich die Reihenfolge. Seither hat Red Bull als damaliger WM-Führender die wenigste Windkanalzeit vor Mercedes, McLaren und Ferrari.

„Die Fans legen ihre Skepsis ab“

Seit zwei Jahren leitet Jamie Reigle als CEO die Geschicke der Formel E. Im Interview spricht der Kanadier über die Zielgruppe, den sportlichen Wert und die Zukunft der Serie nach den Ausstiegen von Audi, BMW und Mercedes.

Von: **Philipp Körner**



MOTORSPORT IMAGES

Wer ist für Sie der typische Fan der Formel E?
Dafür muss man etwas ausholen. Wir sind eine andere Form des Motorsports, weil wir die sportliche Seite mit einer politischen verbunden haben: Der Rennsport muss angesichts der Klimakrise dabei helfen, die E-Mobilität weiter voranzubringen. Diese beiden Seiten sind für sich allein schon stark genug besetzt. Als wir 2014 unsere ersten Rennen ausgetragen haben, gab es mit Formel 1, DTM und Co. ausreichend Serien für die Fans. Und auch auf der politischen Ebene hatten sich Organisationen wie zum Beispiel Greenpeace längst etabliert. Unsere Aufgabe war es deswegen, eine Mischung dieser beiden Seiten hinzubekommen und sie mit Alleinstellungsmerkmalen wie den Stadtrennen zu verbinden, die ja gerade wegen der leisen E-Antriebe erst möglich werden. Damit streben wir eine – im Vergleich zum konventionellen Motorsport – viel jüngere, städtischere Zielgruppe an, für die Nachhaltigkeitsthemen bereits jetzt eine Rolle im Alltag spielen.

Trotzdem bekommt man den Eindruck, dass vor allem klassische Petrolheads die Serie verfolgen?
Nehmen wir meinen Vater als Beispiel. Ich bin in Montreal aufgewachsen, und mein Vater hat mich häufig zur Rennstrecke im nahe gelegenen Mont-Tremblant mitgenommen, wo ich unter anderem Gokart gefahren bin. Er ist also ein waschechter Motorsport-Enthusiast. Zu Beginn war er recht skeptisch, aber die Formel E bietet für ihn das, was ihm bei den anderen Serien fehlt: viele Überholmanöver, Unberechenbarkeit und eine geringere Abhängigkeit von Budgets. Wenn wir also weiterhin gutes und abwechslungsreiches Racing wie zum Beispiel in Monaco bieten, werden sich auch immer mehr klassische Fans für uns begeistern und ihre Skepsis nach und nach ablegen. Wer den Motorsport mag, mag die Formel E.

> „Die Pandemie und die Ausstiege stellen uns vor ungewohnte Herausforderungen. Gerade deswegen muss unser Produkt attraktiv bleiben.“
>
> Jamie Reigle

Jedoch gab es zuletzt auch viel Kritik – unter anderem am Qualifying-Format.
Als ich vor zwei Jahren angefangen habe, hatte die Formel E nur eine Richtung: nach oben. Etliche Hersteller wurden damals Teil der Serie, und die wirtschaftliche Situation war gut. Nun ist die E-Mobilität zwar so wichtig wie nie zuvor, doch die Pandemie und die Ausstiege einiger Hersteller stellen uns vor ungewohnte Herausforderungen. Gerade deswegen muss unser Produkt weiterhin attraktiv bleiben, und dabei spielt der sehr enge Wettbewerb eine entscheidende Rolle: Jeder Fahrer soll die Chance haben, ein Rennen zu gewinnen. Das macht den Sport aus! Unsere Regeln und Formate tendieren aktuell aber dazu, etwas zu kompliziert zu sein. Zum Beispiel gibt das Qualifying zwar allen 24 Piloten die Möglichkeit, sich die Pole-Position zu holen, doch die Realität mit sich ändernden Streckenbedingungen sieht anders aus.

Muss die Formel E deshalb mehr wie klassische Serien werden?
Unser Leitsatz lautet: Unvorhersehbarkeit und ein enger Wettbewerb sind gut, Willkürlichkeit ist schlecht. Wir könnten zwar leicht die Formate anderer Rennserien kopieren, aber das ist nicht der Ansatz der Formel E. Stattdessen suchen wir nach Lösungen, die den Sport auf natürliche Weise spannend und abwechslungsreich machen. Am Ende sollen so trotzdem die besten Teams und Fahrer oben zu finden sein – auch wenn alle anderen ihre Chance auf einen Sieg behalten. Aus diesem Grund planen wir, das Quali-Format zu ändern, und sind in einer engen Absprache mit der FIA und den Teams.

Mit den Ausstiegen von Audi, BMW und im nächsten Jahr von Mercedes werden die privaten Teams wieder mehr in den Vordergrund treten. Eine Chance oder ein Rückschlag?
Ich würde es immer bevorzugen, wenn Hersteller in der Serie bleiben. Sie bringen Geschichte, Marketing und tolle Menschen in die Meisterschaft. Wie beim Sport gilt auch bei der wirtschaftlichen Seite, dass wir ein gleiches Spielfeld für die Teams schaffen müssen. Deswegen planen wir mit dem Start der neuen Fahrzeuggeneration im übernächsten Jahr, einen Kostendeckel einzuführen. Durch die Begrenzung der Ausgaben haben die Hersteller mehr wirtschaftliche Sicherheit und werden unabhängiger von Krisen. Letztendlich braucht es eine gute Mischung aus Werks- und Privatteams.

Im Gegensatz zur Formel 1 hat die Formel E sehr unterschiedliche Startzeiten. Würde Sie das gerne ändern?
Ich fände es toll, ähnlich wie die Champions League gewohnte Zeiten zu haben. Die Realität ist aber, dass unsere TV-Partner über die Zeiten entscheiden.

Wegen der Pandemie musste die Serie auf zwei permanente Strecken ausweichen. Bleiben sie Ausnahmen im Kalender?
Unsere Serie hat zwei Alleinstellungsmerkmale: E-Antriebe und Stadtkurse. Daran dürfen wir nichts ändern. Zwar erlauben wir uns mit den Nachtrennen in Saudi-Arabien oder auch mit dem London-Kurs mit Passagen innen und außen Verrücktes zwischendurch, aber insgesamt bleibt das Konzept unangetastet. Schließe ich für immer aus, dass wir auf eine permanente Strecke gehen? Nein, aber Stadtkurse machen uns anders. ■

Game-Changer

Die Konkurrenz nass gemacht: Josef Newgarden feierte seinen zweiten Saisonsieg

MOTORSPORT IMAGES

Josef Newgarden (Team Penske) gewann auf dominante Weise das letzte Oval-Rennen der Saison und verkürzte weiter den Rückstand auf die Titelkonkurrenten. Nach einem erneuten Ausfall von Chip-Ganassi-Junior Álex Palou führt nun Patricio O'Ward (McLaren SP) die enge Fahrerwertung an.

Von: **Philipp Körner**

Romain Grosjean (Dale Coyne Racing) war sich am Ende selbst nicht sicher, was er von seinem ersten Oval-Rennen halten soll. „Ich vermisse das Bremsen und die Rechtskurven, aber verstehe nun den Spaß-Aspekt. Auf Ovalen muss man immer vorausschauend fahren, das mag ich sehr", erklärte der stets gut gelaunte Ex-Formel-1- Fahrer nach seinem Debüt.

Und obwohl der Franzose teils furiose Manöver zeigte, fremdelte er nach 259 Runden auf dem anspruchsvollen World Wide Technology Raceway noch etwas mit der für ihn neuen Disziplin: „Jedes Mal, wenn ich in eine Kurve fahre, weiß ich nicht, ob ich aus ihr auch wieder rauskomme. Ich muss noch viel beim Setup lernen, deswegen haben wir es simpel angehen lassen." Nach einem beachtenswerten 14. Rang in der Qualifikation verbrachte Grosjean in der ersten Rennhälfte sogar einige Runden in den Top 10, am Ende lief er auf seinem Startrang auch ins Ziel ein.

„Mit meinem ersten Start auf einem Oval wollte ich Eindrücke für meine Zukunftsplanung sammeln", deutete Grosjean ein mögliches Vollzeitprogramm für das nächste Jahr an. Schon seit einigen Wochen halten sich Gerüchte, dass Grosjean zu Andretti Autosport wechseln könnte und dort ein Gesicht des Honda-Programms wird. Das sei im Moment aber Zukunftsmusik. „Aktuell fühle ich mich etwas schwindelig, aber das wird schon wieder!"

> „Wir brauchen noch weitere Siege in diesem Jahr, weil wir bislang einfach zu viele Punkte weggeschmissen haben. Aber jetzt schlagen wir endlich zurück!"
>
> Josef Newgarden

Ein gutes Vorbild in Sachen Oval-Sport könnte der Australier Will Power (Team Penske) sein, der zu Karriere-Beginn noch an der amerikanischen Eigenheit verzweifelte, spätestens nach dem Titelgewinn auf dem Auto Club Speedway im Jahr 2014 aber zu den Spezialisten gehört. Er startete Samstagnacht von der Pole-Position. Rang 2 ging an den Andretti-Youngster Colton Herta, Platz 3 an den späteren Sieger Josef Newgarden. Álex Palou, der vor dem Lauf in der Meisterschaft führte, startete wegen einer Strafe nur von Position 21.

Chaos zu Beginn

Typisch für die kleineren Ovale brauchte auch das 13. Saisonrennen eine längere Anlaufzeit, bis sich eine Art Rhythmus eingestellt hatte: Fünf der insgesamt sechs Neutralisierungen lagen im



MOTORSPORT IMAGES

Solides Debüt: Grosjean beendet sein erstes Oval-Rennen auf Platz 14

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 13. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Patricio O'Ward	435
2.	Álex Palou	425
3.	Josef Newgarden	413
4.	Scott Dixon	392
5.	Marcus Ericsson	375
6.	Colton Herta	324
7.	Simon Pagenaud	320
8.	Graham Rahal	319
9.	Will Power	315
10.	Takuma Sato	279

ersten Renndrittel. Schon in der dritten Runde nahmen sich beispielsweise Graham Rahal (RLL) und Ed Jones (Dale Coyne Racing) mit einem überambitionierten Duell aus dem Rennen.

Nachdem Colton Herta gleich zu Beginn an Will Power vorbeigegangen war, leistete er anfangs lange Führungsarbeit. Josef Newgarden hielt sich trotz eines frühen Kontakts mit seinem Penske-Kollegen Simon Pagenaud in der Spitzengruppe. In Runde 65 kam es dann zum für die Meisterschaft folgenschweren Unfall: Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing) verschätzte sich im Duell mit Álex Palou und Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) und involvierte beide Titelanwärter in einen Unfall. Während VeeKay und Palou sofort aufgeben mussten, versuchten Dixons Mechaniker noch das hauptsächlich am Heck beschädigte Auto zu retten. Nach insgesamt 100 Runden gab das Team des Neuseeländers mangels Hoffnung auf. Damit war der Weg an die Spitze des Klassements für McLaren-Pilot O'Ward frei, der das Rennen von der fünften Position aufgenommen hatte.

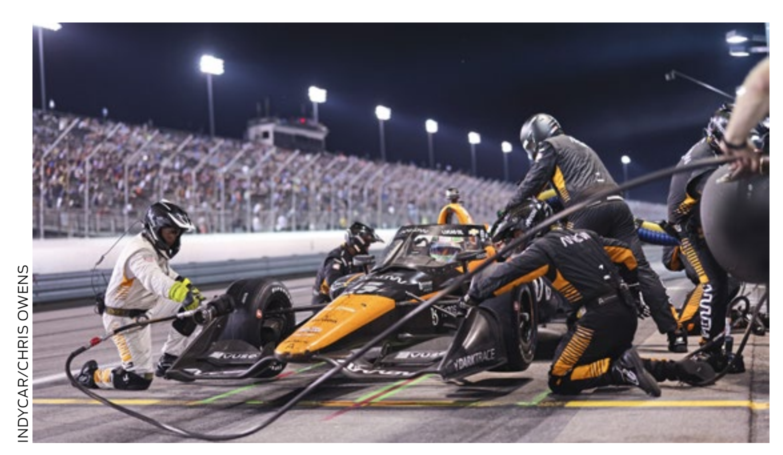
Die zweite Rennhälfte war zwar aufgrund unterschiedlicher Strategien deutlich ruhiger, sah aber zwei weitere dramatische Wendungen. In Runde 185 brach eine Antriebswelle beim bis dahin wiederholt starken Colton Herta. In Runde 200 rutschte dann sein Andretti-Kollege Alexander Rossi in die Mauer – das nächste Debakel für die in diesem Jahr leidgeplagte Mannschaft von Michael Andretti.

Dank der dadurch ausgelösten Safety-Car-Phase reichte schlussendlich eine Drei-Stopp-Strategie für den Sieg. Am besten setzte diese ein erleichterter, aber bewusst ruhiger Newgarden um. Im Interview sagte der Dritte der Meisterschaft: „Chevrolet hat einen fantastischen Job erledigt und mir eine gute Reichweite mit dem Sprit gegeben. Die letzten drei Rennen werden keine Spazierfahrt, aber der heutige Sieg wird am Ende sehr wichtig gewesen sein." Der Zweitplatzierte und neue Spitzenreiter O'Ward resümierte: „ Josef war heute einfach zu gut für uns. Wir haben reichlich Punkte geholt, das ist alles, was zählt." Will Power rundete das ausschließlich von Chevrolet-Motoren befeuerte Podium ab. Penske-Junior Scott McLaughlin landete als bester Rookie auf dem vierten Platz.



MOTORSPORT IMAGES

Weiter Pech für Álex Palou: Zweiter Ausfall nach Unfall mit Rinus VeeKay


INDYCAR/CHRIS OWENS

Spitzenreiter: Patricio O'Ward übernimmt die Meisterschaftsführung

Zu aggressive Fahrer?

Nach dem Rennen gab es noch reichlich Gesprächsbedarf bezüglich des harten Racings in den ersten Runden. Viele Piloten äußerten ihre Frustration über die mangelnde Rücksicht nicht näher benannter Konkurrenten im Feld. Scott Dixon sagte zum Beispiel nach seinem Ausfall: „Ich habe wirklich keine Ahnung, was die Aktion von VeeKay sollte. In dieser Saison fahren manche unberechenbar und ziemlich verrückt. Das scheint aber keinen zu interessieren." Und auch in der Top-3-Pressekonferenz wunderte man sich über die Kollegen.

„Im Rennen vergangene Woche habe ich die ganze Zeit nur mein Auto beschützen müssen, sonst hätte es gleich mehrfach Kontakt gegeben", berichtete Newgarden. „Heutzutage ist ein aggressiver Fahrstil zum Standard geworden. Zu einem gewissen Grad muss man dann auch selbst so fahren." Eine passende Lösung? „Wenn es nach Will Power geht, müssten wir es mit Boxkämpfen klären. Aber mein Kollege ist ja auch verrückt", scherzte Newgarden.

Für die letzten drei Saisonrennen in Portland, Laguna Seca und Long Beach versprechen die neue Ausgangslage und die aufkommenden Rivalitäten also ordentlich Spannung. Bevor der Tripleheader-Endspurt startet, pausiert die IndyCar-Serie allerdings noch mal für zwei Wochen. Ab dem 12. September heißt es dann: Ring frei! ■

INDYCAR, ST. LOUIS

13. von 16 Rennen; Renndistanz: 260 Runden à 1,25 Meilen

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	2:24.10,9404 h
2.	Patricio O'Ward	McLaren SP-Chevrolet	+ 0,5397 s
3.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 5,8660 s
4.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 6,6620 s
5.	Sébastien Bourdais	A. J. Foyt-Chevrolet	+ 7,7960 s
6.	Takuma Sato	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 8,2618 s
7.	Ryan Hunter-Reay	Andretti-Honda	+ 14,0259 s
8.	Simon Pagenaud	Penske-Chevrolet	+ 15,5421 s
9.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 18,7676 s
10.	Jack Harvey	Meyer Shank-Honda	+ 20,1207 s

NACHRICHTEN

IOWA-DOUBLEHEADER
Nach einem Jahr Pause kehrt der Iowa Speedway 2022 in den Kalender der IndyCar zurück. Das 2006 eröffnete 0,875-Meilen-Oval gehört wegen des engen Racings zu den Lieblingsstrecken vieler Fahrer, musste aber in dieser Saison aus wirtschaftlichen Gründen aussetzen. Wie beim letzten Auftritt im Jahr 2020 werden gleich zwei Rennen (23./24. Juli 2022) auf dem „Fastest Short Track on the Planet" ausgetragen.

ANDRETTI IN FORMEL 1?
Michael Andretti bestätigte am Wochenende sein Interesse an einem Einstieg in die Formel 1. Gegenüber Medienvertretern sagte Andretti: „Schon seit Jahren möchte ich ein F1-Team haben. Im Moment steht aber keines zum Verkauf, und auch finanziell bin ich mir nicht sicher, ob wir bereits genügend Geld dafür haben." In der Königsklasse vertreten zu sein, sei für ihn langfristig das „ultimative Ziel". Außerdem erklärte Andretti, mit vier Autos für die kommende IndyCar-Saison zu planen und einen starken Partner für die IMSA-Sportwagenmeisterschaft zu suchen, wo das Team aktuell noch mit einem LMP3 antritt.

DOMINANTER MALUKAS
Auch in der Indy-Lights-Nachwuchsserie spitzt sich der Titelkampf zu. Nach zwei Siegen in St. Louis führt David Malukas (HMD Motorsports) nun mit 371 Punkte in der Meisterschaft. Nur drei Punkte dahinter liegt Andretti-Junior Kyle Kirkwood, der beide Oval-Rennen auf dem zweiten Platz beendet hat und nach den Läufen voll des Lobes für seinen Rivalen war. Der zu Saisonbeginn starke Linus Lundqvist (Global Racing Group w/HMD Motorsports) hat nach einem Unfall im ersten Rennen hingegen an Boden verloren. Zusammen mit der IndyCar reisen die Indy Lights noch nach Portland und Laguna Seca. Das Saisonfinale findet in Mid-Ohio statt.



Nach drei Siegen in Folge für den Toyota Nummer 8 siegte diesmal Nummer 7

TOYOTA

Am seidenen Faden

Das Debüt der neuen, angeblich noch fragilen und unausgereiften Hypercar-Topklasse in Le Mans war ein Erfolg: Die Hypercars belegten die ersten fünf Plätze, Toyota holte den vierten Le-Mans-Sieg in Folge. Doch erst nach dem Rennen wurde wirklich deutlich, dass der Sieg von Toyota am seidenen Faden hing.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Michelin-Rennchef Mathieu Bonnardel hatte vor dem Rennen kein gutes Gefühl: „Ich sehe eine Chance von 50 Prozent, dass wir hier gewinnen." Das heißt, der Michelin-Mann Bonnardel gab den LMP2-Wagen, die auf Goodyear-Einheitsreifen antreten, eine 50-Prozent-Siegchance! Alle hatten diese Option natürlich im Hinterkopf, allein es kam nicht zu der Sensation: Die fünf Autos von Toyota, Alpine und Glickenhaus aus der Hypercar-Topklasse kamen vollzählig ins Ziel, und zwar auf den Plätzen 1 bis 5.

Die LMP2 waren keine Gegner, sie hatten im Ziel acht Runden Rückstand. Laut Resultatsliste war das Hypercar-Debüt also ein voller Erfolg: Toyota hatte im Qualifying mit einer Rundenzeit von 3.23,900 min den Nachweis erbracht, dass die Apparate schnell sind. Im Rennen holte Toyota mit der Nummer 7 (Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López) und der Nummer 8 (Sébastien Buemi, Kazuki Nakajima, Brendon Hartley) auf Platz 2 einen Doppelsieg und den vierten Le-Mans-Triumph in Serie. Auch das private Glickenhaus brachte beide Autos auf den Plätzen 4 und 5 ins Ziel.

Wiederholung von Monza?

Von außen betrachtet wirkte der Toyota-Sieg wie eine klare und ruhige Partie – doch in Wahrheit war das Gegenteil der Fall. Beide Toyota wurden durch massive Probleme im Bereich der Kraftstoffversorgung zurückgebunden, die das Team ab Sonntagmorgen nahezu an den Rand des Wahnsinns getrieben hatten. Die Förderpumpen aus dem Zwischentank saugten bei beiden Autos Luft an, was zur Folge hatte, dass man die Stints deutlich verkürzen musste. Hatte Toyota nicht schon das gleiche Problem in Monza? Teammitglieder wollten in Le Mans nicht bestätigen, dass es sich um das gleiche Problem wie beim WM-Lauf in Italien gehandelt hat. In Monza war angeblich eine Verunreinigung der Nachtankanlage für die Benzindruckprobleme verantwortlich. Fakt ist, dass die Reparatur in Italien eine volle Stunde gedauert hatte, doch diesmal waren beide Wagen betroffen, und der Vorsprung auf die drittplatzierte Alpine A480 von André Negrão, Nicolas Lapierre und Matthieu Vaxivière (#36) betrug im Ziel gerade mal vier Runden.

Was tun? Das Problem tauchte beim Toyota mit der Nummer 8 und Sébastien Buemi am Steuer zuerst auf: „Das Problem war auf unserem Auto größer als beim Schwesterwagen, wir konnten nur noch zwei, drei Runden fahren, bevor das System Luft ansaugte", sagt Buemi. „Die Ingenieure haben einen Weg gefunden, das Problem zu umgehen: Wir mussten beim Bremsen drei Knöpfe gleichzeitig drücken – so mussten wir fünf Stunden lang fahren, das war eine große Herausforderung. Aber so konnten wir das Problem beheben, das Schwesterauto übernahm die Lösung und fuhr die letzten Stunden mit der gleichen Methode."

Laut Buemi hing der Sieg für Toyota am seidenen Faden: Hätten die Ingenieure die komplexe Lösung nicht gefunden, wären beide Toyota entweder nicht ins Ziel gekommen oder wegen einer langen Reparatur weit zurückgefallen. „Zuerst sagte man mir, ich müsste die Lösung mit dem Drücken der drei Knöpfe in Kurve 8 ausprobieren, und es schien zu funktionieren. Wenig später kam noch eine Kurve dazu, dann noch eine, dann noch eine. Dann Mulsanne, dann Ford-Schikane, dann Turn 1. Ich glaube, ich habe in keinem Rennen jemals so viele Knöpfe über so lange Zeit drücken müssen!"

Nur kurze Zeit später tauchte das Problem auch beim führenden Toyota von Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López auf. „Unsere Ingenieure mussten hart arbeiten und fanden schließlich eine kreative Lösung, um das Problem zu umgehen", so Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. „Ohne diese Lösung hätten wir das Rennen sicher verloren."

Schon zuvor mussten die beiden Hypercar-Wagen von Toyota kleine Probleme überstehen: Das Rennen startete wegen eines Regenschauers hinter dem Safety Car, beim Start nach drei Runden

erhielt Buemi (#8) im Toyota einen Rammstoss vom Glickenhaus (#708) von Olivier Pla, worauf der Schweizer bis auf Platz 60 zurückfiel. Kaum hatte sich die Crew wieder auf Platz 2 vorgearbeitet, machte ein zweiter Feindkontakt mit einem LMP2-Auto einen zusätzlichen Boxenstopp notwendig. Außerdem musste bei einem weiteren Stopp die Fahrertür getauscht werden.

Doch auch der führende Toyota mit der Nummer 7 hatte früh im Rennen zwei Reifenschäden hinten rechts und links. In der Folge konnten Conway, Kobayashi und López aber den Vorsprung auf die Verfolger mit konstanten und schnellen Rundenzeiten sukzessive ausbauen. Die Zuverlässigkeit schien zu passen – bis am Sonntagmorgen auch bei ihnen die erwähnten Benzindruck-Probleme auftauchten.

Achtungserfolg für Alpine

„Die letzten Stunden waren extrem schwierig, wir als Fahrer waren stark gefordert, um all die Knöpfe zu drücken, und wir wussten nicht, was passieren würde, wenn wir es mal versemmeln", so Sieger Kamui Kobayashi nach dem Rennen. „Über uns schwebte die ganze Zeit die Wolke der Niederlage oder des Ausfalls – die Anspannung im Team war über viele Stunden wirklich sehr groß!"

Auf Platz 3 verbuchte das private Signatech-Alpine-Team mit einem Rückstand von vier Runden einen Achtungserfolg. Alpine galt vielen als Geheimfavorit, weil sie mit dem bewährten Rebellion-LMP1 ein ausgetestetes Auto einsetzten, während die neuen Hypercars von Toyota



TOYOTA

„Über uns schwebte die ganze Zeit die Wolke der Niederlage oder des Ausfalls – die Anspannung im gesamten Team war riesengroß!"

Toyota-Pilot Kamui Kobayashi

und Glickenhaus zum ersten Mal in Le Mans antraten. Die französische Mannschaft lieferte eine solide Vorstellung ab, sieht man mal von einem Dreher durch Nicolas Lapierre in der nassen Anfangsphase und einem Feindkontakt von Matthieu Vaxivière in der Nacht ab, der einen dreiminütigen Reparaturstopp zur Folge hatte. „Das war das Resultat, auf das wir gehofft hatten", so Teamchef Philippe Sinault.

„Wenn man als Privatteam in Le Mans auf dem großen Podest steht, darf man sich schon freuen, das kommt ja nicht allzu oft vor! Unser einziges Problem im Rennen war das Setup für nasse oder feuchte Bedingungen, deshalb kam es zu dem Dreher und auch der Feindkontakt von Vaxivière resultierte daraus, dass er nach einem kurzen Schauer beim Überrunden eines GT-Autos auf die nasse Linie ausweichen musste. Wir haben das Auto noch nie bei Nässe getestet, deshalb waren wir für diese Bedingungen nicht wirklich gut aussortiert."

Das Alpine-Team hatte seit dem Saisonstart technische Zugeständnisse für die Modifikation des Tanks erhalten, sodass sie in Le Mans zwölf Runden fahren konnten, während sie bei einigen WM-Läufen zuvor bis zu acht Runden weniger weit kamen als Toyota und Glickenhaus.

Respekt für Glickenhaus!

Das amerikanische Privatteam von Jim Glickenhaus verbuchte beim ersten Start in Le Mans mit den Plätzen 4 und 5 ein ausgezeichnetes Resultat, das so niemand erwartet hatte. Man muss sich das auf der Zunge zergehen lassen: Ein rennverrückter Milliardär aus Amerika baut ein Hypercar-Auto für die Sportwagen-WM. Trotz Corona und trotz Reisebeschränkungen kommt das Team nach nur zwei Testrennen nach Le Mans und fährt mit zwei Autos 24 Stunden nahezu problemlos durch. Unter dieser Perspektive sind Platz 4 und 5 wie ein Sieg.

Es sind die Details, die verblüffen: Glickenhaus hatte mit 38.56 (#708) und 42.55 Minuten (#709) die geringste Standzeit aller Autos aus der Topklasse in der Boxengasse! Oder das: In Monza musste das Team nach vier Rennstunden die Bremsen tauschen, fünf Wochen später fährt man in Le Mans ohne Bremsentausch 24 Stunden lang durch. „Die drei Verschleißmarken, die als Vorwarnung dienen, sind noch da", so Teamchef Luca Ciancetti. Wer hätte darauf gewettet, dass die beiden Glickenhaus 007 LMH ohne Zuverlässigkeitsprobleme durchfahren?

Die Liste der Auffälligkeiten ist kurz: Olivier Pla hatte gleich zu Rennbeginn kurz Feindkontakt mit dem Toyota von Buemi. Im Nassen war die Performance bescheiden, weil man erst die falschen Regenreifen aufzog, dann zu früh auf Slicks wechselte. „Dem daraus resultierenden Rückstand sind wir das ganze Rennen hinterhergehechelt", sagte Pilot Romain Dumas.

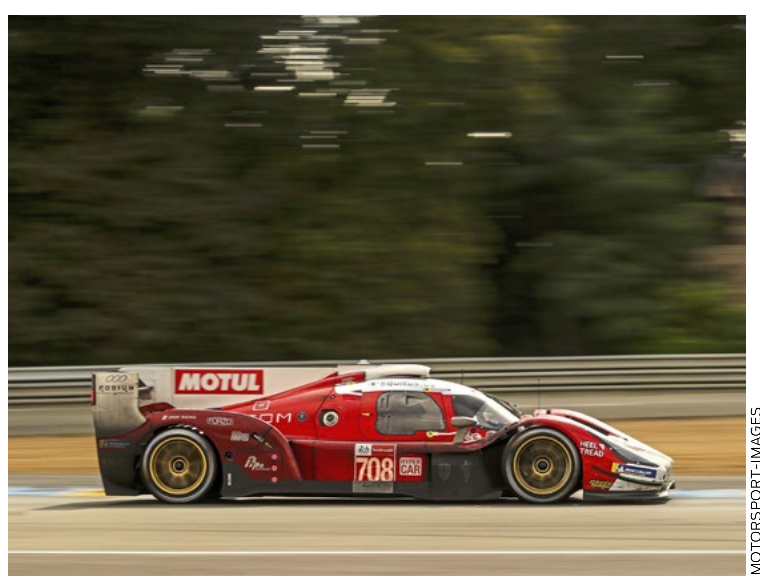
Aber man fuhr, Runde um Runde. Erst im Finale gab es kleine Knirscher: Beim Auto mit der Nummer 709 gab es Schaltprobleme beim Hochschalten vom vierten in den fünften Gang, woraufhin Dumas wieder die gute alte Kupplung zu Hilfe nehmen musste. Beim Schwesterauto musste Kühlwasser nachgefüllt werden, in den letzten zwei Runden schossen die Temperaturen nach oben – aber das Team lotste das Auto gekonnt ins Ziel.

„Ich bin total happy und sehr beeindruckt vom Team", so Luís Felipe Derani. „Das ist ein Einstand nach Maß, besser geht es nicht!" Operativ lieferte das Glickenhaus-Team eine fehlerfreie Vorstellung ab, und hier spielte sicher eine Rolle, dass viele Joest-Veteranen der bunten Einsatztruppe Schliff, Fokus und Disziplin verpasst hatten. Der Vertrag mit Joest endete übrigens nach dem Rennen in Le Mans. Man darf gespannt sein, wer alles in Wald-Michelbach anruft … ■



ALPINE

Das Alpine-Team holte Platz 3, konnte aber die Toyota nie aktiv gefährden



MOTORSPORT-IMAGES

Das Glickenhaus-Team war die Überraschung: Zwei Autos in den Top 5!


MOTORSPORT-IMAGES

WRT: Sieg und Drama

Das aus dem GT-Sport bekannte WRT-Team von Vincent Vosse holte beim ersten Le-Mans-Auftritt in der LMP2-Klasse gleich den Sieg mit dem Fahrertrio Robin Frijns, Ferdinand Habsburg und Charles Milesi. Fast hätte es sogar zum WRT-Doppelsieg gereicht, doch der zweite LMP2-Wagen strandete in Führung liegend in der allerletzten Rennrunde!

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Es gibt bekanntlich Siege, die bittersüß schmecken, egal wie großartig sie eigentlich sind. Diese Lektion musste das belgische Team WRT beim 24h-Rennen in Le Mans auf die harte Tour lernen. Während Schlussfahrer Robin Frijns mit seinem Oreca-LMP2 (#31) die Ziellinie kreuzte und den LMP2-Klassensieg einfuhr, stand Teamkollege Yifei Ye im Bereich Tertre Rouge vor dem Scherbenhaufen seines Rennens: Der Chinese hatte eingangs der letzten Rennrunde in Führung gelegen, doch 2.20 Minuten vor Rennende rollte sein WRT-LMP2 mit Nummer 41 aus, vermutlich wegen eines doofen elektrischen Problems.

Bis in die Schlussphase hinein hatten die beiden WRT-Rennwagen die LMP2-Klasse über viele Stunden deutlich dominiert. Seit der Nacht spulten beide Fahrzeuge ihre Stints mit metronomischer Präzision über jeweils elf Runden ab. Am Sonntagmorgen führte die Nummer 31 sogar mit gut einer Runde vor den Teamkollegen Ye, Louis Delétraz und Ex-F1-Pilot Robert Kubica.

Doch je näher das Finale rückte, desto enger wurde es: Die pneumatische Hebeanlage im Auto mit der #31 war gebrochen, was ein Problem beim Reifenwechsel darstellt. Nach WM-Reglement darf das Auto nur pneumatisch angehoben werden. Das WRT-Team nutzte ein Luftkissensystem als Notbehelf, um das Auto anzuheben. Mit dem System kann man aber nur die Räder einer Achse wechseln, da man sonst zu viel Zeit verliert. Bei einem Stopp tauschte man also zuerst die vorderen Räder, beim nächsten die hinteren Reifen. „Als ich ins Auto kam, hatte ich vorne frische und hinten alte Reifen, die vier Stints hinter sich hatten", erzählt Frijns. „Die Balance war dahin, das Auto fuhr fürchterlich!"

Sieg mit Unfallschaden

Wegen der Lufthebeprobleme hatte die #31 eine Minute beim Stopp verloren, entsprechend rückte das Schwesterauto von hinten näher, und im Schlepptau folgte auch noch der Jota-LMP2 mit der Startnummer 28 (Sean Gelael, Stoffel Vandoorne und Tom Blomqvist). Und der Druck wurde immer größer: „Im Verkehr traf mich ein GT-Porsche am Heck, und ich spürte sofort, dass der Hinterreifen etwas abbekommen haben musste, das Auto fühlte sich seltsam an. Ich wurde immer langsamer, die Verfolger kamen immer näher", so Frijns.

> „Als ich einstieg, hatte ich vorne frische und hinten alte Reifen. Die Balance war weg, das Auto fuhr fürchterlich!"
>
> WRT-Pilot Robin Frijns

Der Holländer wurstelte sich durch den Stint, beim nächsten Stopp wurden nur die hinteren Reifen gewechselt, was wegen der gebrochenen Hebeanlage wieder 20 Sekunden Zeitverlust kostete. Kaum war Frijns auf der Strecke zurück, fühlte sich das Heck wieder seltsam an. „Es stellte sich heraus, dass der Unfall mit dem GT-Auto entweder Teile des Unterbodens beschädigt hatte, weshalb der Abtrieb instabil war, oder die Aufhängung etwas abbekommen hat – das wissen wir noch nicht", so Frijns.

Er büßte in der Folge die Führung an seinen Teamkollegen Yifei Ye ein. Doch in der letzten Runde blieb dessen Auto plötzlich in Tertre Rouge stehen – Frijns lag wieder in Führung! Von hinten aber stürmte Jota-Pilot Tom Blomqvist heran, den Frijns nur mit viel Einsatz und Risiko hinter sich halten konnte – im Ziel lag sein Vorsprung nur bei 0,727 Sekunden!

„Wir haben im Rennverlauf zweimal Zeit mit einer Durchfahrtsstrafe und einer 90-sekündigen Stop-and-Go-Strafe verloren – und wenn du dann das Rennen um sieben Zehntelsekunden verlierst, ist das einfach nur grausam", erklärte Tom Blomqvist nach dem Rennen.

Blomqvist hatte sich auf den letzten Metern hinter Frijns angesaugt, beide kämpften volle Lotte um den Klassensieg, während andere Autos langsam zum Ziel trödelten. Bei der Zieldurchfahrt verfehlte Frijns den auf der Strecke stehenden Flaggenschwenker nur knapp, weil er sich vor der Ziellinie durch einen Pulk von Autos kämpfen musste.

Das französische Team Panis Racing holte mit Julien Canal, Will Stevens und James Allen den dritten Platz, das Trio lag im Ziel eine Runde hinter den Siegern.

Großes Favoritensterben

Die großen Favoriten scheiterten: Der top besetzte LMP2 von United Autosport (#22) musste auf Platz 3 liegend die Lichtmaschine wechseln. Beim Jota-Topauto (#38) brannte António Félix da Costa zu Rennbeginn ein wahres Feuerwerk ab, doch dann sorgte ein Unfall von Anthony Davidson für den Rückfall. Ein weiterer Topwagen von United Autosports (#23) mit Paul di Resta verlor nach Unfall den Anschluss und kam auf Platz 4 ins Ziel. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

VIERTER WM-LAUF: 24-STUNDEN-RENNEN IN LE MANS

Länge der Strecke: 13,626 Kilometer; **Renndistanz:** 371 Runden = 5055,246 Kilometer
Pole-Position Hypercar: #7 Toyota GR010 Hybrid, Kamui Kobayashi: 3.23,900 Minuten; **Pole-Position LMP2:** #38 JOTA-Oreca, António Félix da Costa: 3.27,950 Minuten; **Pole-Position GTE-Pro:** #52 AF Corse Ferrari 488 GTE Evo, Daniel Serra: 3.46,011 Minuten; **Pole-Position GTE-Am:** #88 Dempsey Proton Porsche 911 RSR, Julien Andlauer: 3.47,987 Minuten
Schnellste Rennrunde Hypercar: #8 Toyota GR010 Hybrid, Brendon Hartley: 3.27.607 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** #65 Panis Racing Oreca, Will Stevens: 3.31,096 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Pro:** #64 Corvette Racing C8.R Alexander Sims: 3.47,501 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Am:** #33 TF Aston Martin Vantage, Dylan Pereira: 3.49.707 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar	#7	CONWAY/KOBAYASHI/LÓPEZ	Gazoo Racing Toyota GR010 Hybrid	24:00.50,768 h
2.	Hypercar	#8	BUEMI/NAKAJIMA/HARTLEY	Gazoo Racing Toyota GR010 Hybrid	+ 2 Runden
3.	Hypercar	#36	NEGRÃO/LAPIERRE/VAXIVIERE	Alpine A480 - Gibson	+ 4 Runden
4.	Hypercar	#708	DERANI/MAILLEUX/PLA	Glickenhaus 007 LMH	+ 4 Runden
5.	Hypercar	#709	BRISCOE/WESTBROOK/DUMAS	Glickenhaus 007 LMH	+ 7 Runden
6.	LMP2	#31	FRIJNS/HABSBURG/MILESI	WRT Oreca 07 - Gibson	+ 8 Runden
7.	LMP2	#28	GELAEL/VANDOORNE/BLOMQVIST	JOTA Oreca 07 - Gibson	+ 8 Runden
8.	LMP2	#65	CANAL/STEVENS/ALLEN	Panis Racing Oreca 07 - Gibson	+ 9 Runden
9.	LMP2	#23	DI RESTA/LYNN/BOYD	United Autosports Oreca 07 - Gibson	+ 10 Runden
10.	LMP2	#34	SMIECHOWSKI/VAN DER ZANDE/BRUNDLE	Inter Europol Comp. Oreca 07 - Gibson	+ 11 Runden
11.	LMP2	#48	LAFARGUE/CHATIN/PILET	IDEC Sport Oreca 07 - Gibson	+ 12 Runden
12.	LMP2	#26	RUSINOV/OLAPINTO/DE VRIES	G-Drive Oreca 07 - Gibson	+ 13 Runden
13.	LMP2	#38	GONZALEZ/DA COSTA/DAVIDSON	JOTA Oreca 07 - Gibson	+ 13 Runden
14.	LMP2	#30	BINDER/ROJAS/GOMMENDY	Duqueine Team Oreca 07 - Gibson	+ 14 Runden
15.	LMP2	#21	HEDMAN/HANLEY/MONTOYA	DragonSpeed USA Oreca 07 - Gibson	+ 15 Runden
16.	LMP2	#29	VAN EERD/VAN DER GARDE/VAN UITERT	Racing Team Nederland Oreca 07 - Gibson	+ 15 Runden
17.	LMP2	#70	GARCIA/DUVAL/NATO	Realteam Racing Oreca 07 - Gibson	+ 15 Runden
18.	LMP2	#20	ANDERSEN/TAYLOR/SØRENSEN	High Class Racing Oreca 07 - Gibson	+ 18 Runden
19.	LMP2	#39	CAPILLAIRE/ROBIN/ROBIN	SO24-Dirob by Graff Oreca 07 - Gibson	+ 19 Runden
20.	GTE Pro	#51	PIER GUIDI/CALADO/LEDOGAR	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 26 Runden
21.	GTE Pro	#63	GARCIA/TAYLOR/CATSBURG	Corvette Racing C8.R	+ 26 Runden
22.	GTE Pro	#92	ESTRE/JANI/CHRISTENSEN	Porsche GT Team 911 RSR-19	+ 27 Runden
23.	GTE Pro	#91	BRUNI/LIETZ/MAKOWIECKI	Porsche GT Team 911 RSR-19	+ 28 Runden
24.	LMP2	#44	KONOPKA/WEBB/KONOPKA	ARC Bratislava Oreca 07 - Gibson	+ 29 Runden
25.	GTE-AM	#83	PERRODO/NIELSEN/ROVERA	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 31 Runden
26.	GTE-AM	#33	KEATING/PEREIRA/FRAGA	Aston Martin Vantage AMR	+ 32 Runden
27.	GTE-AM	#80	CRESSONI/MASTRONARDI/ILOTT	Iron Lynx Ferrari 488 GTE Evo	+ 33 Runden
28.	LMP2	#74	WINSLOW/CORBETT/CLOET	India Euroasia Ligier JSP217 - Gibson	+ 33 Runden
29.	LMP2	#49	FJORDBACH/MAGNUSSEN/MAGNUSSEN	High Class Racing Oreca 07 - Gibson	+ 35 Runden
30.	GTE-AM	#60	SCHIAVONI/RUBERTI/GIAMMARIA	Iron Lynx Ferrari 488 GTE Evo	+ 36 Runden
31.	GTE-AM	#77	RIED/EVANS/CAMPBELL	Dempsey Proton Porsche 911 RSR-19	+ 36 Runden
32.	LMP2-IN	#84	AOKI/BAILLY/LAHAYE	Association SRT41 Oreca 07 - Gibson	+ 37 Runden
33.	GTE-AM	#777	HOSHINO/FUJII/WATSON	D'Station Aston Martin Vantage AMR	+ 38 Runden
34.	GTE-AM	#18	HARYANTO/PICARIELLO/SEEFRIED	Absolute Racing Porsche 911 RSR-19	+ 39 Runden
35.	GTE-AM	#95	HARTSHORNE/HANCOCK/GUNN	TF Sport Aston Martin Vantage AMR	+ 39 Runden
36.	GTE-AM	#85	FREY/BOVY/GATTING	Iron Lynx Ferrari 488 GTE Evo	+ 39 Runden
37.	GTE Pro	#52	SERRA/MOLINA/BIRD	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 40 Runden
38.	GTE-AM	#69	RENAUER/BOHN/INEICHEN	Herberth Motorsport Porsche 911 RSR-19	+ 41 Runden
39.	GTE-AM	#54	FLOHR/FISICHELLA/CASTELLACCI	AF Corse Ferrari 488 GTE Evo	+ 42 Runden
40.	LMP2	#22	HANSON/SCHERER/ALBUQUERQUE	United Autosports Oreca 07 - Gibson	+ 43 Runden
41.	GTE-AM	#71	IRIBE/MILLROY/BARNICOAT	Inception Racing Ferrari 488 GTE Evo	+ 44 Runden
42.	GTE-AM	#88	ANDLAUER/BASTIEN/ARNOLD	Dempsey Proton Porsche 911 RSR-19	+ 44 Runden
43.	GTE-AM	#86	WAINWRIGHT/BARKER/GAMBLE	GR Racing Porsche 911 RSR-19	+ 49 Runden
44.	GTE Pro	#64	MILNER/TANDY/SIMS	Corvette Racing C8.R	+ 58 Runden
Nicht in der Wertung					
	LMP2	#41	KUBICA/DELETRAZ/YE	WRT Oreca 07 - Gibson	362 Runden
	LMP2	#82	CULLEN/JARVIS/NASR	Risi Competizione Oreca 07 - Gibson	275 Runden
	GTE-AM	#388	EHRET/HOOK/BLEEKEMOLEN	Rinaldi Racing Ferrari 488 GTE Evo	271 Runden
	LMP2	#24	KELLY/AUBRY/TRUMMER	PR1 Mathiasen Oreca 07 - Gibson	261 Runden
	GTE Pro	#72	VANTHOOR/PARENTE/MARTIN	Hub Auto Porsche 911 RSR-19	227 Runden
	GTE Pro	#79	MACNEIL/BAMBER/VANTHOOR	WeatherTech Porsche 911 RSR-19	139 Runden
	GTE-AM	#46	OLSEN/BUCHARDT/FOLEY	Team Project 1 Porsche 911 RSR-19	138 Runden
	GTE-AM	#57	KIMURA/ANDREWS/JENSEN	Kessel Racing Ferrari 488 GTE Evo	128 Runden
	GTE-AM	#66	NEUBAUER/SALES/FANNIN	JMW Motorsport Ferrari 488 GTE Evo	117 Runden
	GTE-AM	#55	CAMERON/PEREL/GRIFFIN	Spirit of Race Ferrari 488 GTE Evo	109 Runden
	LMP2	#25	FALB/MERHI/ANDRADE	G-Drive Racing Aurus 01 - Gibson	108 Runden
	GTE-AM	#47	LACORTE /ERNAGIOTTO/FUOCO	Cetilar Racing Ferrari 488 GTE Evo	90 Runden
	GTE-AM	#56	PERFETTI/CAIROLI/PERA	Team Project 1 Porsche 911 RSR-19	84 Runden
	LMP2	#32	JAMIN/ABERDEIN/MALDONADO	United Autosports Oreca 07 - Gibson	75 Runden
	LMP2	#1	CALDERON/FLÖRSCH/VISSER	Richard Mille Racing Oreca 07 - Gibson	74 Runden
	GTE-AM	#99	TINCKNELL/INTHRAPHUVASAK/LATORRE	Proton Competition Porsche 911 RSR-19	66 Runden
	GTE-AM	#98	DALLA LANA/THIIM/GOMES	Aston Martin Vantage AMR	45 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER LMP1

1.	José María López	120
1.	Kamui Kobayashi	120
1.	Mike Conway	120
2.	Brendon Hartley	111
2.	Kazuki Nakajima	111
2.	Sébastien Buemi	111
3.	André Negrão	90
3.	Matthieu Vaxivière	90
3.	Nicolas Lapierre	90
4.	Richard Westbrook	53
4.	Romain Dumas	53
5.	Franck Mailleux	39
6.	Ryan Briscoe	38
7.	Luís Felipe Derani	24
7.	Olivier Pla	24

TEAMS LMP1

1.	Toyota Gazoo Racing	141
2.	Alpine Elf Matmut	90
3.	Glickenhaus Racing	37


XPB
Die Nummer 7 führt im Toyota-Duell


FERRARI
In der GT-Wertung liegt Ferrari vorne

WM-STÄNDE

FAHRER GTE-PRO

1.	Alessandro Pier Guidi	124
1.	James Calado	124
2.	Kévin Estre	112
2.	Neel Jani	112
3.	Gianmaria Bruni	75
3.	Richard Lietz	75
4.	Michael Christensen	60
5.	Daniel Serra	57
5.	Miguel Molina	57
6.	Côme Ledogar	50

HERSTELLER GTE-PRO

1.	Ferrari	203
2.	Porsche	187

Le Mans sieht rot

Der Ferrari mit der Nummer 51 dominierte das 24h-Rennen in Le Mans

MOTORSPORT-IMAGES

Wenn drei Marken in einer Rennklasse auf dem Podest stehen, sollte eigentlich fast alles in Butter sein. Bei der 89. Ausgabe des 24h-Rennens in Le Mans siegte Ferrari in der GTE-Pro-Klasse vor Corvette und Porsche. Die Begeisterung nach dem Rennen nahm aber mit der Platzierung deutlich ab.

Von: **Marcus Schurig**

Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta strahlte wie ein Honigkuchenpferd: „Binnen weniger Wochen haben wir bei den beiden 24h-Rennen in Spa und Le Mans jeweils die Pro-Klasse und auch die Amateurwertung gewonnen – besser geht es wirklich nicht!“

Der Le-Mans-Sieg des Fahrer-Trios Alessandro Pier Guidi, James Calado und Côme Ledogar im Ferrari 488 mit der Startnummer 51 zeichnete sich früh im Rennen ab: In Runde 19 eroberte erst der AF-Corse-Schwesterwagen (#52) die Spitze, nach vier Stunden übernahmen die späteren Sieger das Zepter – und sollten es bis zum Finale am Sonntagnachmittag nicht mehr abgeben. Der schärfste Herausforderer über die folgenden 20 Rennstunden war die am Ende zweitplatzierte Corvette C8.R (#63) von Antonio García, Jordan Taylor und Nicky Catsburg, während der drittplatzierte Porsche 911 RSR von Kévin Estre, Neel Jani und Michael Christensen (#92) bereits nach sechs Rennstunden den Anschluss verloren hatte.

SC-Phasen als Ärgernis

Das gute Ergebnis von Ferrari und Corvette sowie das enttäuschende Abschneiden von Porsche waren unterschiedlichen Faktoren zuzuschreiben – und die Gewichtung der Faktoren war unter den Herstellern auch noch strittig. Ein zentraler Faktor war der Umstand, dass sich das Rennen – man muss leider sagen: wieder einmal – frühzeitig zuspitzte: Schon in der ersten Safety-Car-Phase nach drei Rennstunden wurden zwei Werkswagen – ein Porsche (#91) und eine Corvette (#64) – von der GTE-Herde abgetrennt. Nach etwas über sechs Rennstunden erwischte auch der zweite Elfer von Jani, Estre und Christensen (#92) das „falsche“ Safety Car bei der dritten Gelbphase. „Den Nachteil kann man zeitlich nie genau eingrenzen, weil die Verteilung der drei Safety Cars auf der Strecke asymmetrisch ist“, sagt Porsche-Einsatzleiter Alex Stehlig. Stumpf gesagt sind es mindestens 90 Sekunden oder mehr – so viel Zeit lässt sich bei dem engen Wettbewerb aber nie mehr gutmachen.

„Wir haben uns den Hintern abgefahren, aber es gab keine Chance, die Lücke zu schließen“, so Neel Jani. Und das ohne technische Probleme, Unfälle oder Reifenschäden! „Wir haben 18 Stunden lang versucht, aus jeder Gelbphase Kapital zu schlagen. Aber wenn man einmal so viel Zeit einbüßt, ist man in Le Mans wie einbetoniert“, so Stehlig.

Nach der Gelbphase in der siebten Rennstunde waren von den sechs GTE-Pro-Werkswagen nur noch drei Autos im Spiel: die beiden Ferrari und eine Corvette. Der zweite Ferrari von Daniel Serra, Miguel Molina und Sam Bird (#52) erlitt am Sonntagmorgen einen Aufhängungsschaden hinten rechts – da waren es nur noch zwei.

Der Ferrari von Pier Guidi, Calado und Ledogar hatte die Sache weitgehend im Griff und managte den Vorsprung auf Corvette. „Am Sonntag hat die Corvette plötzlich den Hahn aufgedreht und schnelle Rundenzeiten gezeigt, doch wir hatten genug



CORVETTE

Corvette fehlte beim Debüt der C8.R in Le Mans nicht viel auf Ferrari

Reserven, um darauf zu reagieren, auch wenn unser Vorsprung phasenweise schrumpfte", so James Calado nach dem Rennen. „Ich hatte diesen Speed von der Corvette ehrlich gesagt nicht erwartet, da mussten wir uns alle noch mal am Riemen reißen."

Bei einer langen Slow Zone zweieinhalb Stunden vor Schluss profitierte der führende Ferrari und konnte seinen Vorsprung wieder auf 50 Sekunden erhöhen. „Da war für uns klar, dass wir den Ferrari in den letzten zwei Stunden nicht mehr einfangen würden, denn rundenzeitenmäßig lagen beide Autos über weite Strecken auf einem ähnlich guten Niveau", so Corvette-Pilot Nicky Catsburg.

Ein kurzer Blick in die Rennanalyse bestätigt die Aussage von Catsburg: Bei der schnellsten Rennrunde lag Corvette (3.47,7 min) eine Zehntel vor Ferrari. Bei den schnellsten Stints unter Grün zur Happy-Hour-Zeit am Sonntagmorgen lagen beim Durchschnitt aller Runden nie mehr als drei Zehntel zwischen den Duellanten aus Amerika und Italien. Im Corvette-Camp überwog jedoch die Einschätzung, dass Ferrari den Speed an der Spitze kontrollierte, während die Ferrari-Kutscher behaupteten, sie hätten alles geben müssen, um den Vorsprung zu halten.

Halbe Minute als Puffer

Die abermals extrem hohe Anzahl an Gelbphasen (79 Gelbzonen, 4 SC-Phasen, 4 FCY-Phasen und 22 Slow Zones) macht es knifflig, die Unterschiede klar herauszuarbeiten. Corvette verbrachte drei Minuten weniger in der Boxengasse als der siegreiche Ferrari und kam ohne Bremsentausch über die Distanz. Ferrari tauschte zwar die Bremsen vorne, verlor dabei aber nur rund 35

> „Am Sonntag hat Corvette plötzlich den Hahn aufgedreht. Diesen Speed hatte ich so nicht erwartet – da mussten wir uns alle noch mal am Riemen reißen."
>
> Ferrari-Pilot James Calado

Sekunden – und kopierte dabei einen konstruktiven Trick, den Corvette erstmals im Jahr 2017 zum Einsatz brachte. „In der zweiten Rennhälfte lagen wir Boxenstopp-bereinigt meist im Bereich von 30 Sekunden hinter Ferrari", so Corvette-Pilot Garcia. „Wir haben alles probiert, sind am Ende Triple-Stints gefahren, aber einfach nicht näher gekommen. Trotzdem ist der zweite Platz beim Debüt der C8.R in Le Mans ein gutes Resultat."

Womit wir beim letzten Performance-Faktor in Le Mans angekommen wären: der Balance of Performance oder BOP. Der siegreiche Ferrari hatte ein komplett fehlerfreies Rennen, doch das Gleiche gilt für die zweitplatzierte Corvette. Wann immer die Amis auf Attacke setzten, konnten die Italiener kontern, was den Verdacht nährt, dass Ferrari Reserven hatte. Und das, obwohl sie über zwei BOP-Anpassungen am Donnerstag und Freitag vor dem Rennen 10 PS verloren und drei Liter Sprit eingebüßt hatten, was nach Adam Riese mindestens eine Sekunde pro Runde in Le Mans kosten müsste.

Ferrari schaffte im Qualifying die Startplätze 2 und 4, nur Dries Vanthoor verhagelte den Italienern im privaten Hub Auto Racing-Elfer mit einer Granatenrunde den besten Startplatz. Nur Ferrari hatte bis Sonntagmorgen zwei Autos im Spitzenpulk. Und als das Trio an der Front zum Duo schrumpfte, kontrollierte der siegreiche Ferrari die Pace.

Die Schlussfolgerung lautet, dass Ferrari trotz zwei Neueinstufungen die „beste" BOP hatte, knapp gefolgt von Corvette. Porsche dagegen war der Verlierer im BOP-Geknödel, auch wenn man sich mit Schuldzuweisungen wie gewohnt zurückhielt.

Alex Stehlig, Porsche-Einsatzleiter für die WEC, verwies darauf, dass die Auswertungen zeigten, dass man über das gesamte Rennen konstant und linear Zeit auf Ferrari einbüßte. Und wenn man über die Renndistanz von 345 Runden konstant drei Zehntel pro Runde kassiert, sind halt gleich mal hundert Sekunden weg – egal, wie sauber man das Rennen exekutiert, egal, ob man die Zeit bei der Beschleunigung oder beim Topspeed verliert.

Am Anfang zu weit hinten

Auch hängen Speed und Track Position in Le Mans wegen der Gelbphasen eng zusammen: Nur wer vorne fährt, verliert bei SC-Phasen oder Slow Zones nichts, dafür steigt die Chance, dass man etwas gewinnt. Doch Porsche fuhr in den ersten sieben Rennstunden, als dreimal die Safety Cars ausrückten, nicht vorne.

Erstens weil das Topauto (#92) nur von Platz 6 losfuhr, da Kévin Estre den Top-Elfer in der Hyperpole zerknüllt hatte. Zweitens weil man in der ersten Rennstunde bei nasser Bahn auf Full Wets setzte, was sich als sichere, aber falsche Wahl herausstellte. Und wer 20 oder 30 Sekunden hinter der Klassenspitze zurückliegt, erwischt halt irgendwann das falsche Safety Car – was in der ersten Rennphase für beide Werks-Elfer zutraf.

Die Plätze 3 und 4 sind unter diesen Umständen und mit Blick auf die WM-Wertung sogar noch okay: Wenn der zweite Ferrari keinen Aufhängungsschaden gehabt hätte, und wenn die zweite Corvette nicht wegen Reparaturen am Unterboden, einem Kupplungstausch und dem Wechsel der Lichtmaschine nicht zurückgefallen wäre, hätte Porsche womöglich nur die Plätze 5 und 6 herausgeholt. Und das hätte den Erwartungen und Hoffnungen von Porsche in Le Mans noch weniger entsprochen. ■



PORSCHE

Bei der BOP für Le Mans falsch abgebogen? Porsche hatte keinen Stich

NACHRICHTEN

BIO-SPRIT FÜR WEC
Im Rahmen der ACO-Pressekonferenz wurde bekannt gegeben, dass die WEC für 2022 auf Biosprit der zweiten Generation umsteigen wird, der – wie passend in Frankreich – unter anderem aus Abfällen des Weinanbaus hergestellt werden soll. Der WEC-Partner Total wird den Kraftstoff für die WM und die ELMS entwickeln und bereitstellen. Damit soll die CO_2-Bilanz um 65 Prozent abgesenkt werden.

NEUE SC-REGELN FÜR 2022
Die Gelbphasen mit drei Safety Cars sind in Le Mans ein Dauerärgernis, denn sie entscheiden die Rennen häufig mit. Beim Le-Mans-Vortest probierte Rennleiter Eduardo Freitas ein neues System aus: Wie in Amerika dürfen alle Fahrzeuge, die zwischen dem Safety Car und dem Führenden der Rennklasse liegen, das Safety Car überholen und zum nächsten Safety Car aufschließen. Damit sollen frühzeitige Überrundungen vermieden werden.

STOKER IN LE MANS
Graham Stoker stattete Le Mans als aussichtsreichster Nachfolgekandidat für den scheidenden FIA-Präsident Jean Todt einen Besuch ab. Der ehemalige Sportanwalt will zusammen mit dem neunfachen Le-Mans-Sieger Tom Kristensen vor allem das Thema Antriebe der Zukunft breiter aufstellen: „Die Politik hat die Hersteller in ein ungesundes Korsett gestopft, wo nur noch E-Mobilität auf der Agenda steht. Das ist aus meiner Sicht ein großer Fehler."

BAMTHOR GETRENNT?
Die Porsche-Piloten Earl Bamber und Laurens Vanthoor galten als heiße Kandidaten, einen Werks-LMDh von Porsche in der IMSA zu pilotieren. US-Quellen sagen, dass Earl Bamber bei GM angedockt hat, um bei Chip Ganassi einen Cadillac-LMDh zu pilotieren. Die Zukunft von Vanthoor ist noch nicht entschieden.

Ferrari fliegt voraus



MOTORSPORT-IAMGES

In der GTE-Am-Klasse drehte sich alles um das Duell zwischen Ferrari und Aston Martin. AF Corse sicherte sich den ersten Sieg mit François Perrodo, Alessio Rovera und Nicklas Nielsen in der Am-Klasse. Porsche sprach nicht um die vorderen Plätze mit.

Von: **Bianca Leppert**

Mit 23 Autos war die Privatierskategorie nach der LMP-2-Klasse die am stärksten besetzte. Doch so viel Abwechslung wie die vielen Starter erhoffen ließen, gab es hier gar nicht mal. Einerseits ging es ums nackte Überleben, denn mit neun Ausfällen fehlte nach 24 Stunden mehr als ein Drittel des Feldes. Andererseits diktierten Ferrari und Aston Martin von Beginn an klar das Tempo. Trotz der drei Porsche von GR Racing, Dempsey-Proton und Team Project 1 in den ersten beiden Startreihen landete am Ende kein Elfer auf dem Podium.

Stattdessen ging für François Perrodo der Traum vom Le-Mans-Sieg in Erfüllung. Der französische Unternehmer schaffte den Erfolg bei seinem neunten Versuch gemeinsam mit Alessio Rovera und Nicklas Nielsen im AF Corse-Ferrari mit der #83. Für den Dänen Nielsen war es innerhalb von drei Wochen bereits der zweite Sieg bei einem 24h-Rennen. In Spa hatte er mit dem Team Iron Lynx bereits die Trophäe eingefahren. Dieses Mal reichte es für Iron Lynx mit der #80 (Cressoni/Mastronardi/Illot) für den dritten Podiumsplatz hinter dem Aston Martin #33 von TF Racing (Pereira/Fraga/Keating).

Safety Car hilft TF Sport

Schnell kristallisierten sich diese drei Kandidaten als Favoriten heraus. Bereits am Samstagabend positionierten sie sich an der Spitze. Nach dem Regenchaos beim Start markierte die erste Safety-Car-Phase eine Zäsur: Marcos Gomes verlor in Indianapolis auf einem nassen Kerb die Kontrolle über den #98 Aston Martin und schlug heftig ein. Dass der Rest des Feldes anschließend von einem anderen Safety Car eingefangen wurde, bescherte ausgerechnet den Markenkollegen mit der Startnummer 33 über eine Minute Vorsprung.

Den verwaltete man zunächst, ehe Felipe Fraga nach sechs Stunden mit einem doppelten Plattfuß in der Hunaudière-Schikane im Reifenstapel hing, sich aber zurück an die Box retten konnte und nur den Vorsprung einbüßte. Kurios: Wenige Sekunden vorher erwischte es an derselben feucht-rutschigen Stelle Egidio Perfetti im Project-1-Porsche #56, der zu diesem Zeitpunkt als bester Elfer auf Platz 8 lag.

In der Nacht festigten vor allem die Ferrari ihre Positionen, obwohl Aston Martin weiterhin an der Spitze mitkämpfte. „Sie waren nachts mit den Reifenmischungen ein bisschen besser unterwegs", sagte Aston-Martin-Head-of-Performance Gus Beteli. „Und sie konnten ihre Stints eine Runde in die Länge ziehen." Das bestätigte auch AF-Corse-Pilot Rovera. „Ich glaube, ein Schlüssel war, dass wir die bessere Strategie mit Slow Zones und den Reifenwechseln hatten und insgesamt konstanter waren", sagte der 26-Jährige Silber-Pilot.

> „Aston Martin wusste besser mit der Balance of Performance zu arbeiten als alle anderen. Es ist Teil des Spiels."
>
> Andrea Piccini, Iron Lynx

Am Sonntagmorgen rutschte schließlich der #80 Iron-Lynx-Ferrari aus der Führungsrunde, und die Messe war damit bis auf das Duell an der Spitze gelesen. „Wir haben in der Nacht Kontakt mit dem Cetilar-Ferrari gehabt und uns die Stoßstange beschädigt. Das hat kontinuierlich Zeit gekostet", erklärte Teamchef Andrea Piccini den zunehmenden Rückstand.

Vorne verwaltete Nielsen in der letzten Stunde die eineinhalb Minuten Vorsprung vor Fraga bis ins Ziel. Lediglich eine Durchfahrtsstrafe aufgrund zu hoher Geschwindigkeit in der Boxengasse stand letztlich auf der Fehlerliste des Siegerautos.

Insgesamt schienen Ferrari und Aston Martin in einer eigenen Welt zu fahren. Mit über einer Sekunde Vorsprung markierte Dylan Pereira im Aston die Bestzeit vor dem schnellsten Ferrari. „Aston Martin wusste besser mit der Balance of Performance zu arbeiten als alle anderen", sagte Piccini. „Das ist Teil des Spiels."

Fehlender Topspeed

Das merkte Porsche am eigenen Leib. Den besten 911 RSR stellte Dempsey-Proton (Campbell/Evans/Ried) auf Platz 5, Absolute Racing (Picariello/Seefried/Haryanto) kam auf Rang 7 ins Ziel und Herberth Motorsport (Bohn/Ineichen/Renauer) schaffte beim Debüt Platz 10. „Uns haben gut 10 km/h Topspeed auf die Aston gefehlt", sagte Campbell. „Entscheidend war, wie schnell sie auf diese Geschwindigkeit kamen." Bis auf einen schwierigen Start-Stint im Regen und einen Splitter-Wechsel zwei Stunden vor Schluss hatte die #77 von Proton keine Zwischenfälle.

Drei Aston Martin, drei Porsche und vier Ferrari landeten in den Top-Ten. Bei den Ausfällen erwischte es vier Autos deutscher Teams. Rinaldi Racing verlor bei der Premiere den Ferrari aufgrund eines Unfalls, bei der #99 von Proton Competition war es ein Technikproblem, beim zweiten Project-1-Porsche ein Aufhängungsschaden. ■

Sportwagen-WM (WEC) / 24h Le Mans: Die Zukunft der Prototypenklassen

ACO stützt LMP2-Klasse

In Le Mans werden in der Regel die Weichen für die Zukunft gestellt. Doch diesmal war der Wurm drin: Die erhofften Ankündigungen von Alpine und GM blieben aus. Stattdessen bestätigte der ACO die Zukunft der LMP2-Klasse, was die LMDh-Kundensport-Pläne unter Druck bringt.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Es galt als sicher, dass Alpine und GM ihre Pläne für den Bau eines LMDh-Wagens nach US-Reglement in Le Mans verkünden würden. Bei Alpine hatte man noch im Juli gehofft, der Renault-Vorstand würde die Pläne vor der Sommerpause absegnen, zumal das Signatech-Team einen Teil der Finanzierung übernimmt. Signatech-Teamchef Philippe Signault hofft jetzt auf eine Entscheidung im Herbst: „Parallel müssen wir klären, ob wir mit dem alten LMP1-Auto 2022 weiterfahren dürfen oder eventuell in die LMP2-Klasse zurückwechseln." Das neue Joint Venture zwischen Renault und dem chinesischen Hersteller Geely könnte auch eine Rolle bei der Vertagung gespielt haben – denn Geely gilt ebenfalls als möglicher Einstiegskandidat.



ALPINE

Die Zukunft von Alpine in der neuen Topklasse ab 2023 bleibt weiter ungewiss

Die Lage bei GM ist übersichtlicher: Angeblich wollen die Amis am Dienstag (nach Redaktionsschluss) verkünden, dass sie ab 2023 mit einem LMDh-Auto die volle WEC-Saison bestritten, auch das Aufgebot in der IMSA-Serie soll dann bekannt gegeben werden. Die Ankündigung für ein GT-Engagement wurde vertagt, weil die Zukunft der GT3-Pro-Klasse ab 2024 noch ungeklärt ist (siehe Meldung unten).

Die einzige nennenswerte politische Richtungsentscheidung bestand in Le Mans darin, dass sich die ACO-Bosse gegenüber der LMP2-Fraktion klar positioniert haben: Der ACO hat versprochen, dass die LMP2-Klasse erhalten bleibt und einen ordentlichen Anteil im WM-Starterfeld beibehalten wird, angepeilt sind mindestens 15 Autos. Dazu bleiben die LMP2-Wagen die Topklasse in ELMS und ALMS. Mit diesem Schritt hat nicht jeder gerechnet, weil LMDh-Hersteller wie Porsche den Verkauf von Kundenwagen planen, was das Geschäftsmodell der LMP2-Klasse unter Druck setzen könnte.

Andererseits ist mittlerweile klar, dass die LMDh-Kundenwagen keine Schnäppchen sind: Angeblich sind sie bei der Anschaffung mehr als doppelt so teuer wie LMP2-Autos, die Einsatzkosten steigen um ein Drittel. Aktuell plant nur Porsche mit größeren Kundensporteinheiten – nicht aber die VW-Töchter Lamborghini oder Audi. ■

Sportwagen-WM (WEC) / 24h Le Mans

Viele Verträge und neuer Kalender

In Le Mans wurden die Kooperationsverträge zwischen FIA und ACO für die Sportwagen-WM um zehn Jahre verlängert, gleichzeitig hat der ACO seine Vereinbarung mit der amerikanischen IMSA-Serie um zehn Jahre verlängert. Und einen WM-Kalender für 2022 gibt es jetzt auch.

Von: **Marcus Schurig**

Das Einzige, was an Verträgen interessant ist, bleibt meist im Verborgenen: die Details. Bei der Vertragsverlängerung zwischen dem Le Mans-Veranstalter ACO und der Weltmotorsportbehörde FIA zur Abhaltung der Sportwagen-WM wurde zu den Vertragsdetails wenig bis gar nichts gesagt. Außer, dass der Vertrag über zehn Jahre läuft und alle natürlich sehr froh darüber sind. FIA-Präsident Jean Todt sagte: „Der Vertrag garantiert eine stabile Zukunft für den Langstreckensport." Das dürfte auch für das zweite Vertragswerk zwischen ACO und IMSA gelten, hier geht es um die Kooperationsseite wie um Lizensierungsthemen. Zu den anderen Vertragsdetails wurde wenig bis gar nichts gesagt. Außer, dass der Vertrag natürlich auch wieder über zehn Jahre läuft und dass alle ganz froh darüber sind.

Schließlich noch der WEC-Kalender für 2022: 12./13. März: Vortest in Sebring; 18. März: 1000 Meilen von Sebring; 7. Mai: 6h-Rennen Spa; 11./12. Juni: 24h-Rennen Le Mans; 10. Juli; 6h-Rennen Monza; 11. September: 6h-Rennen Fuji; 12. November: 8h-Rennen in Bahrain. ■

Sportwagen-WM (WEC) / 24h Le Mans

Keine Einigung über die GT-Zukunft

Der WM-Promoter ACO hat in Le Mans bestätigt, dass die GTE-Klasse 2023 ausläuft und 2024 GT3-Wagen zum Einsatz kommen. Das wussten wir schon. Was der ACO nicht geklärt hat, ist die Frage, ob es in Le Mans und der WEC weiter GT-Werkseinsätze gibt.

Von: **Marcus Schurig**

Die Frage der GT-Werkseinsätze ist zum Beispiel für Corvette von fundamentaler Bedeutung: Ohne Werkseinsätze in Le Mans steht der Bau eines GT3-Autos womöglich auf der Kippe. Aus diesem Grund hat GM ein offizielles Bekenntnis zu dem Thema verschoben (siehe oben). Doch GM steht nicht alleine da, wie Sportchefin Laura Klauser andeutet: Die Amis sind im Gespräch mit anderen Herstellern, um sicherzustellen, dass auch in der neuen GT3-Ära Werkseinsätze in der WM und in Le Mans erlaubt bleiben. Und angeblich haben sie auch schon Mitstreiter gefunden.

Die heißen sicher nicht Porsche und Ferrari, denn diese beiden Marken wünschen sich eine reine GT3-Kundensportklasse mit Pro-Am-Fahrerbesatzungen. ACO-Präsident Pierre Fillon hat auf Nachfrage nur bestätigt, dass die Pro-Am „im Moment" die favorisierte Option für 2024 sei, „aber das ist noch drei Jahre weg". Will sagen: Der Fisch ist nicht geputzt. IMSA geht in Amerika den anderen Weg: Dort hat man eine GT3-Pro-Klasse für 2022 installiert. „Der Markt wird entscheiden, ob das funktioniert", so IMSA-Boss John Doonan. Er glaubt: Ja. ■

„Die Kunst ist, deinem Aufschrieb zu trauen“

Eigentlich war Toyota-Junior Takamoto Katsuta auf dem besten Weg, im Formelsport Karriere zu machen, als er mit 22 ins Rallyecockpit wechselte. Vier Jahre später bestritt er in Deutschland seinen ersten WM-Lauf im WRC. Vierzehn WM-Starts später stand er in Kenia erstmals auf dem Podium.

Von: **Reiner Kuhn**

Wo stören wir Sie gerade?
Sie stören nicht. Zurzeit bin ich alleine in Finnland. Meine Frau ist gerade nach Japan zurück, da wir im Oktober unser zweites Kind erwarten und sie aufgrund der Pandemie besser die Familie um sich haben sollte.

Als Toyota-Nachwuchsfahrer wurden Sie Vizemeister in der Formel 3. Wie kam es zum Wechsel ins Rallye-Cockpit?
Ich hatte keinen genauen Karriereplan, ich wollte es nur nach ganz oben schaffen. Ich arbeite bei Toyota als Testfahrer und war wie Kamui Kobayashi und Yuichi Nakayama Teil des Nachwuchsprogramms. Als das Formel-1-Programm beendet wurde, ging es zwar weiter, aber mein großes Ziel war weg. Dann kam die Chance mit dem Rallye-Programm. Für mich eine völlig neue und tolle Herausforderung. Zudem fuhren mein Großvater und Vater schon Rallyes.

Was macht einen richtig guten Rallyefahrer aus?
Vom Fahrtalent abgesehen der Aufschrieb. Wir haben das tagelang geübt und ständig verbessert. Rallyefahren ist Kopfsache. Beim Testen ist man zügig schnell, so wie auf der Rundstrecke. Anders im Wettbewerb: Ohne akkuraten Aufschrieb ist das Vertrauen weg. Die Kunst ist, deinen eigenen Notizen zu trauen. Es gibt keinen von uns, der nicht ständig an seinem Aufschrieb feilt.

War Ihr Abflug in Ypern Folge eines Aufschriebfehlers?
Nein, überhaupt nicht. Ich kam einfach etwas weit raus. Das Auto hebelte dann aus, und beim Gegenlenken machte die Lenkung zu. Wir waren dann nur noch Passagiere. Gott sei Dank ist nichts Schlimmeres passiert.



ROESELER

„Es hilft, noch zwei Jahre Erfahrungen zu sammeln. Dann bin ich 30 und im besten Rallye-Alter.“
Takamoto Katsuta

Keaton Williams wird in Griechenland erneut an Ihrer Seite sitzen. Wissen Sie, wann Ihr Stamm-Co Daniel Barritt zurückkommt?
Sein Arzt hat ihm empfohlen, sich zu schonen und Zeit zu lassen. In den nächsten Wochen werden alle zusammensitzen und entscheiden, wie es weitergeht. Klar ist aber, dass ich Dan viel zu verdanken. Er war mein erster Co, als ich nach Europa kam. Und es war auch seine Idee, beim Test in Kroatien mit Keaton einen anderen Beifahrer auszuprobieren, um eine Alternative zu haben, sollte er zum Beispiel mit einer Corona-Infektion mal ausfallen. Keiner hätte gedacht, dass dies schon beim nächsten Asphaltlauf in Begien nötig wäre.

In einer guten Saison standen Sie Kenia erstmals auf dem Podium. Was war die größere Leistung: Beim WRC-Debüt in Deutschland ohne Asphalt-Test in die WM-Punkte zu fahren oder Platz 2 bei der Safari-Rallye?
Ganz klar: Der zweite Platz in Kenia. Die Rallye war für alle neu. Das heißt, sind wir clever, können wir hier etwas holen. Und das, obwohl auch wir unsere Probleme mit einem Plattfuß oder defekten Dämpfer hatten. In Deutschland war es anders. Es gab keine Erwartungen, wir sollten einfach auf der Straße bleiben. Unser Speed war eher zweitrangig. Dass wir auf Anhieb WM-Punkte holten, war also weniger unser Verdienst, sondern eher den Ausfällen anderer geschuldet.

Was erhoffen Sie sich von den nächsten Rallyes?
Wir haben gerade in Griechenland getestet. Es war heiß, die Strecken hart und der Test gut. Auch wenn mir schnellere Schotter-Rallyes mehr liegen, wollen wir uns nicht verstecken. Anders in Finnland: Dort will und werde ich voll angreifen. Ob es reicht, alle zu schlagen, wird sich zeigen. Ich denke, Kalle (Rovanperä) will dort auch ein Feuerwerk abbrennen.

Auch 2022 sitzen Sie in einem vierten Werkswagen. Käme der Druck, um Herstellerpunkte zu kämpfen, für Sie zu früh?
Das vielleicht nicht. Dennoch ist es mir lieber, ich muss nicht das dritte Auto teilen und kann alle WM-Läufe bestreiten. Abgesehen von den künftigen Hybridautos hilft es sicher, noch ein oder zwei Jahre Erfahrung zu sammeln. Dann bin ich 30 und im besten Rallye-Alter. ■



ROESELER

Katsuta in Kenia: Nur knapp von Weltmeister Ogier geschlagen

Takamoto Katsuta

Geburtstag: 17. März 1993
Geburtsort: Nagoya (J)
Herkunftsland: Japan

KARRIERE
ab 2005: Kartsport
2012: Vizemeister Formel 3 sowie erste Rallye
2016: erster von 36 WM-Starts
2019: WM-Debüt im Yaris WRC
2021: erstes Podium in Kenia

HOBBYS
Familie und Kartfahren


Auf bald: Die EM kehrt schon 2022 nach Ypern zurück

FRONEK

Rallye-WM

Kontinentale Reserve

Nach dem WM-Debüt der Rallye Kroatien hat auch die Asphaltjagd rund um Ypern mächtig Eindruck hinterlassen. Schon jetzt ist klar: Belgien kehrt in den internationalen FIA-Kalender zurück.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Freude kannte keine Grenzen. Überschwänglich feierten die Belgier in Spa-Francorchamps den Heim-Erfolg von Thierry Neuville und Co Martijn Wydaeghe. Der eine knapp 20 Kilometer vom Ziel im wallonischen St. Vith aufgewachsen, der Beifahrer rund 30 Kilometer vom Start und Rallye-Epizentrum in Ypern. Schon zuvor herrschte mancherorts Ausnahmezustand. FIA-Sicherheitschefin Michelle Mouton gab zu: „Das war ein Ritt auf der Rasierklinge. Manche Prüfungen waren vom Streckenverlauf, insbesondere durch die in die Fahrlinie fest eingebundenen und dadurch extrem ausgefahren Entwässerungsgräben, an der Grenzen des Verantwortbaren. Zum anderen herrscht hier Handlungsbedarf bei der Sicherheit und Disziplin der Zuschauer. So begeistert alle Seiten von diese Rallye waren, so wird es sie als WM-Lauf nicht mehr geben.“ FIA-Rallyedirektor Yves Matton stimmt der Französin nur bedingt zu. Der Belgier ist überzeugt: „Die Organisatoren haben gezeigt, dass sie in der Lage sind, einen WM-Lauf durchzuführen.“

Der WM-Promoter sieht das ähnlich, trotz mancher Unzulänglichkeit. Kein Wunder, kaum eine andere Rallye erfreut sich bei Fans, Teams und Herstellern ähnlich großer Beliebtheit wie die spezielle Asphalt-Rallye in Westflandern. Die Folge: Organisations-Chef Alain Penasse liegt eine Absichtserklärung über eine mittelfristige Zusammenarbeit vor. So soll die Ypern-Rallye schon im kommenden Jahr wieder fester Bestandteil der Rallye-EM werden und der Kalender der kontinentalen Topliga aufgrund von vertraglichen Verpflichtungen notfalls für eine Saison von acht auf neun Läufe aufgestockt werden. Besser noch: Ab 2023 könnte die Rallye Ypern wieder als WM-Lauf einspringen und später womöglich als fester Bestandteil zurückkehren. ■

Skoda Fabia Rally2

Neuer Tscheche kommt

Mit Hochdruck arbeitet Skoda an seinem nächsten Kundensportmodell. Der auf dem neuen Fabia IV basierende Rally2 ist frühestens Mitte 2022 erhältlich.

Seit Wochen spulen Jan Kopecky, Andreas Mikkelsen, Emil Lindholm und Kris Meeke in Tschechien, Spanien und Frankreich Testkilometer mit dem künftigen Skoda Fabia Rally2 ab. „Manche Beobachter glauben einen Dreizylindermotor zu hören, dabei haben wir nur verschiedene Auspuffanlagen probiert. Ich kann versichern, auch wenn unsere neue Rally2-Version auf der etwas größeren MQB-Konzernplattform des Fabia IV basiert, wird er von einem 1,6-Liter-Turbo-Benziner angetrieben“, versichert Skoda-Sportchef Michal Hrabanek und tritt auf die Tempobremse: „Wir wollen an den großen Erfolg des über 400-mal verkaufen Vorgängers anknüpfen. Deshalb werden wir intensiv weiterarbeiten und planen, das Fahrzeug nicht vor Mitte 2022 zu homologieren.“ ■ RK


SKODA

Jeder Kilometer zählt: Getestet wird auf Asphalt- und Schotter-Pisten

ADAC Opel e-Rally Cup

WRC3-Leader als Gast

Gradmesser für die elf Teams im vollelektrischen Marken-Cup von Opel: Im Rahmen des tschechischen EM-Laufs startet der WRC3-Tabellenführer im Corsa-e Rally.

Beim bevorstehenden EM-Lauf am Wochenende dürfen sich die Fans nicht nur auf Andreas Mikkelsen (Skoda), Jari Huttunen (Hyundai), EM-Leader Alexey Lukyanuk (Citroën) oder Lokalheld Jan Kopecky (Skoda) freuen. Auch Yohan Rossel, nach den WRC3-Siegen bei der Monte, auf Sardinien und in Belgien souveräner Tabellenführer, reist ins tschechische Zlín. Der Franzose wird aber nicht in seinem angestammten Citroën C3 Rally2 sitzen, sondern als Gaststarter im ADAC Opel e-Rally Cup für einmal im ungewohnten Corsa-e Rally über die Asphaltpisten stromern.

Nach dem Rückzug des AvD-Juniors Roman Schwedt trifft Rossel auf elf weitere Cup-Starter. Topfavorit ist nach zwei Siegen sein französischer Landsmann Laurent Pellier. ■ RK


SAINTÉLOC

Ganz neue Erfahrung: WRC3-Leader Rossel startet im Elektro-Opel



Erst auf den letzten Kilometern konnte Marijan Griebel den Sack zumachen

DÖRRENBÄCHER

Nerven aus Stahl

Marijan Griebel wird seiner Favoritenrolle gerecht und kann das Heimspiel im Saarland gewinnen. Was sich so einfach anhört, war ein hartes Stück Arbeit. Das lag vor allem an Christian Riedemann, der im Wohnzimmer seines Konkurrenten eine starke Leistung ablieferte.

Von: **Michael Heimrich**

Den ersten Wettlauf gegen die Uhr gewann Carsten Mohe. Knapp eine Woche vor dem Start kam der Routinier bei einem Testeinsatz in Thüringen von der Strecke ab und beschädigte seinen Skoda Fabia Rally2 evo nachhaltig. Es folgten etliche Überstunden seines Teams und blaue Daumen vom festen Drücken, tatsächlich konnte Mohe rechtzeitig im Saarland über die Rampe rollen. Mit dem sechsten Platz bedankte er sich bei seiner Mannschaft.

Ganz vorne tobte ein Krimi, den die DRM seit Jahren nicht mehr erlebt hat. Lokalmatador Marijan Griebel (Citroën C3 Rally2) kennt die Wertungsprüfungen (WP) rund um Sankt Wendel wie seine Westentasche, und mit zwei Bestzeiten in Folge untermauerte der Pfälzer zu Beginn seine Favoritenrolle. Doch die Konkurrenz ließ sich einfach nicht abschütteln. Vor allem Christian Riedemann (Volkswagen Polo R5) wollte beweisen, „dass man Marijan auch hier besiegen kann".

Abstand: halbe Sekunde

Im Sekundenabstand hetzten sich die beiden ohne Rücksicht auf drohende Reifenschäden über mit Schotterabschnitten gespickte Prüfungen. Riedemann schnupperte nach WP7 sogar kurzzeitig Führungsluft, aber Griebel konterte umgehend, und vor dem Finale trennten beide Kontrahenten gerade einmal fünf Zehntel. Griebel behielt auf seiner Hausstrecke „Rödelstein" jedoch die Nerven, setzte die Bestzeit und gewann die Rallye mit zwei Sekunden Vorsprung. „Davon habe ich in den letzten Wochen geträumt!" gestand er.

Auftaktsieger Dominik Dinkel (Ford Fiesta Rallye2) leistete sich am Freitag ein paar kleinere Fehler und fing sich einen Rückstand ein, den er am Samstag nicht mehr aufholen konnte. Die DRM-Führung muss er nach Rang 3 an Griebel abtreten. „Die Abstände sind extrem eng, das wird noch eine ganz enge Kiste", so Dinkel. Das musste auch Julius Tannert (Skoda Fabia Rally2) erkennen, dem es trotz zweier Bestzeiten nicht gelang, das Podium zu erreichen, dabei fehlten ihm im Ziel nur zehn Sekunden auf Dinkel. „Das Ergebnis geht in Ordnung. Für mich ist es auch erst die dritte Rallye mit dem Auto auf Asphalt", so der Zwickauer.

Le-Mans-Star ohne Glanz

Dank Einsätzen in der Europameisterschaft hat Albert von Thurn und Taxis mit seinem Skoda Fabia Rally2 ordentlich Fahrpraxis gesammelt, die er in Rang 5 ummünzte. Welches Tempo in der DRM mittlerweile angeschlagen wird, musste Rallyefan Timo Bernhard erfahren. Für den zweimaligen Le-Mans-Sieger reichte es bei der Stippvisite im VW Polo nur zu Rang 8.

Währenddessen mussten andere Fahrer bereits vorzeitig ihr Fahrzeug aufladen. Philip Geipel (Skoda Fabia Rally2) riss sich auf WP 5 das linke Vorderrad ab, Björn Satorius (Ford Fiesta R5) musste mit einer defekten Kardanwelle auf WP 6 stoppen. Am ärgsten traf es ausgerechnet Publikumsliebling Ruben Zeltner. Er leistete sich einen seiner seltenen Fahrfehler, dieses Mal mit Folgen: Am Samstagmorgen verschätzte er sich bei einer Rechtskurve, musste den Notausgang nehmen, doch dort stellten sich ihm Bäume und ein Erdwall entgegen. Der Porsche wurde deutlich beschädigt. Schlechte Nachrichten für ihn und die Fans des „Zebras". „Jetzt müssen wir wahrscheinlich eine passende Karosse suchen. Es wird wohl längere Zeit dauern, bis wir wieder zurückkommen," sagte Zeltner. ■

SAARLAND-PFALZ-RALLYE (21./22. AUGUST)

2 von 6 Läufen zur Rallye-DM, 12 WPs über 112,4 km

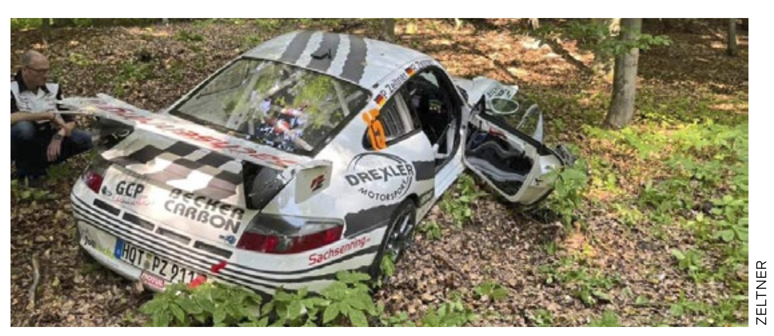
1.	Griebel / Rath	Citroën C3 Rally2	1:08.49,8 h
2.	Riedemann / Vanneste	Volkswagen Polo GTI R5	+2,0 s
3.	Dinkel D. / Winklhofer	Ford Fiesta Rally2	+18,6 s
4.	Tannert / Enderle	Skoda Fabia Rally2 evo	+28,9 s
5.	V. Thurn und Taxis / Ettel	Skoda Fabia Rally2 evo	+41,0 s
6.	Mohe / Hirsch	Skoda Fabia Rally2 evo	+1.27,7 min
7.	Poulsen / Frederiksen	Volkswagen Polo GTI R5	+3.05,3 min
8.	Bernhard / Glasen	Volkswagen Polo GTI R5	+3.12,7 min
9.	Rostek / Wenzel	Volkswagen Polo GTI R5	+4.46,2 min
10.	P. Dinkel / Lutz	Mitsubishi Lancer Evo 9	+5.51,1 min

Bestzeiten: Griebel 6, Riedemann 4, Tannert 2



DÖRRENBÄCHER

Riedemann: Nur zwei Sekunden



ZELTNER

Zeltner: Gebrauchter Elfer gesucht

DRM-STAND NACH LAUF 2

1.	Griebel/Rath	60
2.	Dinkel/Winklhofer	54
3.	Tannert/Enderle	49
4.	Riedemann/Vanneste	36
5.	Rostek/Wenzel	26
6.	Geipel/Becker-Brugger	22
7.	Von Thurn und Taxis/Ettel	18
8.	Mohe/Hirsch	15
9.	Satorius	15
10.	Schumann/Harloff	13

Ein besserer Start verhalf Timmy Hansen zum Sieg über Bruder Kevin

KOPF

Höljes in Hansens Hand

Weltmeister Johan Kristoffersson wollte nach Panne in Barcelona beim Heimspiel zurückschlagen, doch daraus wurde nichts. Wie beim Auftakt strahlten vom Podium in Höljes die beiden Hansen-Brüder.

Von: **Sven Kopf**

Das Rallycross-Festival in Höljes ist berühmt und berüchtigt für seine „Happy-Street“. Eine Feiermeile, die direkt neben der Rennstrecke zum Flanieren einlädt – sofern man keine Berührungsängste mit wandelnden Schnapsleichen, lauter Musik oder röchelnden Autowracks hat. Doch diesmal war alles anders. Der erfolgsverwöhnte Veranstalter konnte vor der Pandemie immer wieder neue Zuschauerrekorde vermelden. Nach komplettem Publikumsausschluss im Vorjahr waren 2021 wenigstens ein paar Fans erlaubt. „Wir durften 3800 Zuschauer zulassen“ erklärt Morgan Östlund, Präsident des Finnskoga Motorklubb. Es erfolgte eine strenge Trennung der Fanlager und die hermetische Abriegelung des Paddocks. Vier Zuschauerzonen mit eigenem Campingplatz wurden geschaffen, mit immerhin kurzen Wegen zur Rennstrecke.

Dünne Besetzung auch bei Münnich Motorsport. Wegen des zeitgleichen WTCR-Rennens in Budapest reiste das deutsche Team neben René Münnich und Mandie August, die beide im EM-Feld am Start waren, nur mit vier Leuten an. Laut Münnich, der nach einem Fahrfehler im Halbfinale nicht ins Finale einziehen konnte, war für einen dritten Seat Ibiza kein Platz, und so musste Timo Scheider zu Hause bleiben.

Starker Abbring

Die Schweden dominierten schon vor der Anreise die Tabelle. Beim Saisonauftakt in Spanien hatten die Gebrüder Kevin und Timmy Hansen (beide Peugeot) den Weltmeister Johan Kristoffersson (Audi) hinter sich gelassen. Der machte mit der Bestzeit im ersten Qualifikationslauf früh klar, dass es beim Heimspiel andersherum laufen sollte. In der zweiten Quali lag er ebenfalls planmäßig vorn – bis Timmy Hansen ihn ausgangs der Jokerlap austrickste. Kevin Abbring, der aus dem früher von Guerlain Chicherit eingesetzten Renault Mégane das volle Potenzial ausschöpft, gab in Q3 den Ton an und besiegte überraschend die Nordmänner. Kristoffersson konnte erst wieder im letzten Qualifikationslauf eine Bestzeit setzen.

Wer nun ein Duell der schwedischen Giganten vor heimischer Kulisse erwartet hatte, der wurde enttäuscht. Im ersten Semifinale drehte ein sorgloser Timmy Hansen vorneweg seine Runden. Dahinter kämpfte sich Niclas Grönholm (Hyundai) auf Position 2 und hielt diese Position wacker, obwohl einem Vorderrad inzwischen die Luft ausgegangen war. Den Plattfuß hatte er sich im Zweikampf mit Peter Hedström in der Jokerlap zugezogen, als er die Strecke verlassen und dabei unzulässig abgekürzt hatte. Eine Fünf-Sekunden-Strafe warf ihn aus dem sicher geglaubten Finallauf.

Gleich zwei Plattfüße

Im zweiten Semifinale hätte sein Teamkollege Krisztián Szabó den Weltmeister beinahe beim Start überrumpelt, aber Kristoffersson quetschte sich doch noch nach vorn. Doch die vermeintlich klare Siegesfahrt nahm in der dritten Runde ein jähes Ende. Plötzlich wurde der Audi S1 des Favoriten mit zwei platten Reifen quälend langsam und musste die verdutzten Verfolger vorbeiziehen lassen. Kevin Hansen nutzte die Chance und sicherte sich den Sieg.

Die Hansen-Brothers standen damit in der ersten Reihe im Finale auf ihrer Heimstrecke, und die beiden Spitzenreiter in der Tabelle ließen sich diesen Erfolg nicht mehr nehmen. Einziger Unterschied zum Saisonauftakt in Barcelona: Dieses Mal hatte der große Bruder die Nase vorn. ■

HALBFINALE 1

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	Abbring	Renault Mégane
3.	Rytkönen	Ford Fiesta
4.	Hedström	Hyundai i20
5.	Grönholm	Hyundai i20

HALBFINALE 2

1.	K. Hansen	Peugeot 208
2.	Szabó	Hyundai i20
3.	Ide	Audi S1
4.	Mozer	Ford Fiesta
5.	Kristoffersson	Audi S1

FINALE

1.	T. Hansen	Peugeot 208
2.	K. Hansen	Peugeot 208
3.	Abbring	Renault Mégane
4.	Ide	Audi S1
5.	Szabó	Hyundai i20
6.	Rytkönen	Ford Fiesta

WM-STAND FAHRER

1.	Timmy Hansen	57 Punkte
2.	Kevin Hansen	51
3.	Krisztián Szabó	40
4.	Kevin Abbring	37
5.	Johan Kristoffersson	37
6.	Niclas Grönholm	28

WM-STAND TEAMS

1.	Hansen World Rallycross Team	108 Punkte
2.	GRX-Set World RX Team	102
3.	KYB EKS JC	62



KOPF

Schon wieder Pech: Kristoffersson



Start ins Hauptrennen: Urrutia führt das Feld an, dahinter kollidieren Girolami und Lokalheld Michelisz

Führungswechsel

Gilles Magnus (Audi) und Santiago Urrutia (Lynk & Co) holten sich die Siege am Hungaroring. Neuer Tabellenführer und damit „Halbzeitmeister" ist Titelverteidiger Yann Ehrlacher.

Von: **Michael Bräutigam**

Acht verschiedene Sieger in acht Rennen: Die erste Saisonhälfte des Tourenwagen-Weltcups 2021 bot Abwechslung pur. Wieder mal ist also Konstanz gefragt, wenn man um den Titel mitkämpfen kann. Paradebeispiel hierfür ist Ehrlacher. Der Titelverteidiger fuhr mit seinem Lynk & Co zwar nur einen Sieg ein, kam aber als einziger Fahrer in jedem bisherigen Saisonlauf in die Top 10 und eroberte damit zur Saisonhalbzeit erstmals die Tabellenführung. „Jetzt geht es darum, weiter gut zu punkten", so der Franzose.

Vor dem Hungaroring-Wochenende gab es für die „Blauen" eine Marscherleichterung, weil nach einer BOP-Änderung 10 kg aus dem Auto geladen werden durften. Die Hyundai Elantra wurden dagegen eingebremst: plus zehn Kilo und Motorleistung von 100 auf 97,5 Prozent gedrosselt. Die Koreaner, die mit Jean-Karl Vernay als Tabellenführer angereist waren, waren im Vorfeld dennoch guten Mutes. Norbert Michelisz kündigte gar an, dass er nach 2015 endlich wieder einen Heimsieg feiern möchte. Die Ernüchterung gab es im ersten freien Training, als man geschlossen in der zweiten Hälfte des Zeitentableaus lag. Der lange Radstand des Elantra, dazu hohes Gewicht und weniger Leistung – das passte nicht so recht zum Hungaroring.

Huff: Erst Pole, dann Pleite

Michelisz fuhr, angestachelt von vielen einheimischen Fans, dennoch bis ins Q3 und eroberte den dritten Startplatz fürs Hauptrennen. Ähnlich viel Begeisterung rief die Pole-Position von Rob Huff (Cupra) hervor, der in diesem Jahr für das Zengo-Team aus Budapest startet und im Q3 eine Zauberrunde hinlegte. Damit hatten die frenetischen Zuschauer vermeintlich zwei ganz heiße Eisen im

> „Der Start war wichtig. Ich wollte den ersten Sieg unbedingt, und jetzt ist der Traum wahr geworden."
>
> Premierensieger Gilles Magnus

Feuer, die sie zum Sieg hätten schreien und tröten können.

Vor dem Hauptrennen war aber zunächst wieder das Reversed-Grid-Rennen angesagt, das es wie üblich zu überleben galt. Die Pole für die umgekehrte Startaufstellung hatte sich Gilles Magnus vor Comtoyou-Teamkollege und Aragón-Sieger Frédéric Vervisch gesichert. Und die beiden Belgier zeigten ein eigentlich souveränes Rennen. Magnus zog vorneweg, Vervisch folgte mit etwas Respektabstand. Doch als man sich in der Comtoyou-Box schon auf einen Doppelsieg einstellte, schlug in der letzten Runde Mikel Azcona zu. Der Cupra-Pilot hatte am Start schon Yvan Muller (Lynk & Co) herumgedreht und fuhr danach gewohnt bissig weiter. Der Angriff auf Vervisch war dann der Höhepunkt: An einer Stelle, an der man eigentlich nicht überholen kann, stach der Spanier rein und schob den Belgier zur Seite – dadurch konnte auch Ehrlacher mit durchschlüpfen. Sehr zur Verwunderung aller blieb die ruppige Gangart Azconas jedoch straffrei.

Magnus war herzlich egal, was hinter ihm abging, schließlich konnte er über seinen allerersten WTCR-Laufsieg jubeln. Nachdem Werksfahrer Vervisch in Aragón vorgelegt hatte, durfte Audi nun auch den ersten Sieg eines Privatfahrers mit dem neuen RS 3 LMS – der zudem erstmals ungetarnt auftrat – beklatschen. „Der Start war wichtig. Danach ist der Druck von mir abgefallen. Ich wollte den ersten Sieg unbedingt, und jetzt ist der Traum wahr geworden", freute sich der junge Belgier, der ebenfalls in jedem bisherigen Rennen punkten konnte und sich auf den vierten Tabellenplatz schiebt.

Beim anschließenden Hauptrennen blieb der erste Startplatz leer. Rob Huff hatte sich im ersten Lauf die Aufhängung vorne links zerstört, als er in der Schi-

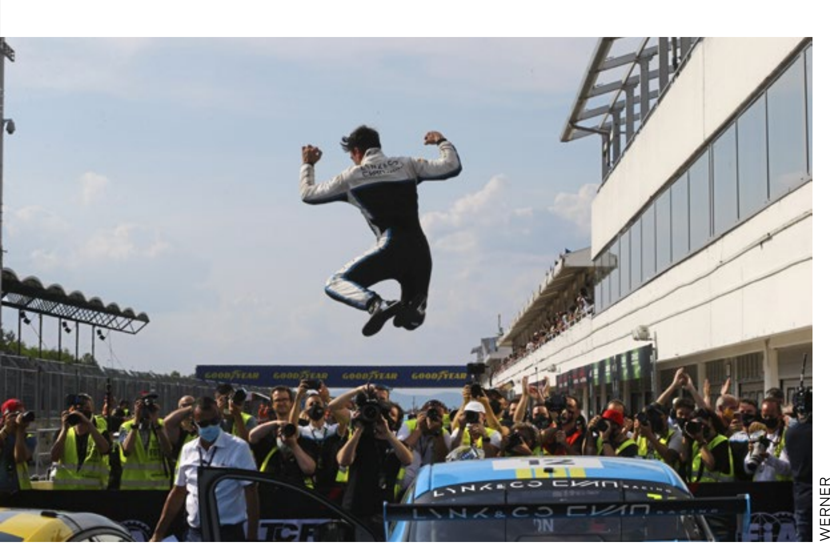
kane den Reifenstapel streifte. Die Reparaturzeit zwischen den Rennen reichte nicht, um das Auto wieder flott zu bekommen, so musste der Brite aus der Box nachstarten. Statt eines möglichen Siegs blieb der Ex-WTCC-Champion punktlos.

Doppelte Cyan-Spitze

Michelisz rückte damit auf den zweiten Startplatz hinter Urrutia auf, war aber ebenfalls nicht mit Glück gesegnet. Eine kleine Kollision mit Honda-Pilot Néstor Girolami schickte den Ungarn in der ersten Kurve in einen Dreher, sodass auch er aus der Vergabe des Sieges raus war.

Es folgte ein deutlich ruhigeres Rennen als im ersten Lauf. Urrutia konnte sich souverän an der Spitze behaupten, Girolami und Vervisch folgten ihm auf den weiteren Podestplätzen ins Ziel. Urrutias erster Saisonsieg katapultierte den Mann aus Uruguay vermeintlich an die Tabellenspitze, während Girolami seinen zweiten Platz mit dem schwer beladenen Honda wie einen Sieg feierte. Doch beides wurde noch umgeworfen, weil Girolami für die Kollision in der Startphase noch eine Fünf-Sekunden-Strafe aufgebrummt bekam. Warum Azcona im ersten Lauf straffrei davonkam, Girolami aber für eine eigentlich weniger offensichtliche Szene bestraft wurde, konnte sich keiner so recht erklären. „Für mich war das einfach eine unglückliche Berührung", sagte der argentinische Münnich-Pilot. „Ich bin sehr enttäuscht, dieses Podium zu verlieren."

Girolami fiel dadurch auf P5 zurück, Ehrlacher erbte P4 und war dadurch statt seines Cyan-Stallgefährten Halbzeitmeister. Urrutia kann sich dennoch freuen, denn spätestens jetzt muss man ihn für den Titelkampf auf dem Zettel haben. Die „Beschwerde-Weltmeister" von Cyan Racing fahren in diesem Jahr auffällig unauffällig, bilden aber nun in beiden großen Wertungen eine Doppelspitze. Vernay erlebte dagegen ein Wochenende zum Vergessen. „Es fehlte einfach Speed", so der Franzose, der nach P14 und P13 vom ersten auf den dritten Tabellenplatz absteigt. ■



WERNER

Völlig losgelöst: Santiago Urrutia freut sich über seinen ersten Saisonsieg



WTCR

Ungetarnt: Gilles Magnus feierte im ersten Lauf seine WTCR-Siegpremiere

NACHRICHTEN

KEINE ASIEN-RENNEN

Wegen der noch immer unklaren pandemischen Lage und den damit verbundenen schwer abschätzbaren Reisebeschränkungen hat die WTCR vergangene Woche bekannt gegeben, dass die geplanten Asien-Rennen nicht stattfinden werden. Stattdessen hat man in Europa drei Ersatzrennen gefunden. Der vorbehaltlich der Genehmigungen neue Restkalender sieht als nächsten Halt das tschechische Most vor (9./10. Oktober). Eine Woche später gastiert man in Pau-Arnos in Südfrankreich. Am 6./7. November geht es mit dem Adria-Nachholtermin weiter. Neues Saisonfinale ist im russischen Sotschi. Auf dem F1-Kurs soll am 27./28. November erstmals gefahren werden.

NEUE ÜBERSCHNEIDUNG

Eigentlich wären sich WTCR und ADAC TCR Germany in diesem Jahr aus dem Weg gegangen, doch das Finale des ADAC GT Masters und damit auch der TCR Germany am Nürburgring wurde nun aufs gleiche Wochenende gelegt wie der neue Adria-Termin, der wenige Stunden vorher bekannt gegeben wurde. Jetzt gibt es also doch eine Überschneidung. Das Engstler-Team, das in beiden Serien antritt, kann diese Doppelbelastung mit eigenen Leuten und Freelancern stemmen. Noch unklar ist, was mit Luca Engstler passiert, der als Fahrer hier wie dort eingeschrieben ist. Wunsch-Szenario: den Titel in der TCR Germany vor dem Finale eintüten und beim Weltcup in Adria starten.

BUDAPEST (H), 1. RENNEN

7. von 16 Läufen, 14 Runden à 4,381 km (23 gestartet, 21 gewertet)

1.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	30.41,529 min
2.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 2,127 s
3.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,682 s
4.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	+ 3,628 s
5.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 3,866 s
6.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 4,140 s
7.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 4,791 s
8.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 6,181 s
9.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 6,613 s
10.	Tiago Monteiro (P), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 7,255 s

Schnellste Runde: 1.53,904 min (Vervisch)

BUDAPEST (H), 2. RENNEN

8. von 16 Läufen, 15 Runden à 4,381 km (23 gestartet, 21 gewertet)

1.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Performance	Lynk & Co	28.53,853 min
2.	Frédéric Vervisch (B), Comtoyou	Audi	+ 2,328 s
3.	Mikel Azcona (E), Zengo Motorsport	Cupra	+ 3,387 s
4.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 4,616 s
5.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 6,245 s*
6.	Yvan Muller (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 8,503 s
7.	Thed Björk (S), Cyan Performance	Lynk & Co	+ 10,050 s
8.	Esteban Guerrieri (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 12,707 s
9.	Gilles Magnus (B), Comtoyou	Audi	+ 13,825 s
10.	Attila Tassi (H), ALL-INKL.DE Münnich	Honda	+ 16,248 s

Schnellste Runde: 1.54,036 min (Vervisch) *inkl. 5-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	Ehrlacher	103 Punkte
2.	Urrutia	101
3.	Vernay	87
4.	Magnus	84

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	181 Punkte
2.	Cyan Performance	174
3.	Comtoyou Audi Sport	166
4.	ALL-INKL.COM Münnich	139

STAND TROPHY

1.	Magnus	84 Punkte
2.	Coronel	42
3.	Boldizs	35

STAND JUNIOREN

1.	Magnus	221 Punkte
2.	Engstler	169
3.	J. Bäckman	131



Zu viel des Guten?

Vier Gaststarter ließen das DTM-Feld auf insgesamt 23 Nennungen anwachsen. In beiden Rennen ging es ordentlich zur Sache

Am Nürburgring ging das bisher größte Starterfeld der GT3-DTM an den Start und bot zwei actionreiche Läufe. Kelvin van der Linde (Audi) krönte sich schon am Samstag mit einem dominanten Sieg zum „Halbzeitmeister". Am Sonntag feierte Red-Bull-Pilot Alex Albon (Ferrari) seinen ersten DTM-Erfolg.

Von: **Philipp Körner** und **Michael Bräutigam**

Debüt des Ferrari F40, Barschel-Affäre oder auch Ronald Reagans ikonischer Aufruf „Mr. Gorbachev, tear down this wall!" – das Jahr 1987 bot viele große Schlagzeilen. Warum wir plötzlich wie eine mittelmäßige Geschichtsdokumentation der Dritten klingen? In diesem Jahr traten zuletzt sieben Marken in der DTM an. Alfa, BMW, Ford, Mercedes, Opel, Volvo und VW bereicherten passenderweise beim Eifelrennen 1987 das Grid der alten DTM. Für die „ glorreichen Sieben" über 34 Jahre später sorgte nun ein Gaststart des aus den GT Masters bekannten Teams SSR Performance, das extra einen Porsche 911 GT3 R gemietet und innerhalb weniger Wochen vorbereitet hat. Es sollte der erste Auftritt eines Zuffenhausener Sportwagens in der traditionsreichen deutschen Serie sein. Gründer Stefan Schlund begründete die Erkundungsfahrt mit Expansionsplänen für das kommende Jahr. Dass die Trauben besonders auf der nur 3,629 Kilometer langen Sprint-Variante des Nürburgrings besonders hoch hängen, musste das Team rund um Pilot Michael Ammermüller allerdings früh lernen.

In der ersten Qualifikation lagen 22 der 23 Autos innerhalb einer Sekunde – und das trotz einer herausragenden Pole-Runde von Kelvin van der Linde. Startplatz 2 ging an den Winward-Fahrer Philip Ellis (Mercedes), Rang 3 an Marco Wittmann im Walkenhorst-BMW. Ammermüller beendete die Qualifikation auf Platz 20, sollte daraufhin aber noch BOP-Schützenhilfe in Form von weniger Gewicht erhalten – der Restriktor war bereits komplett offen. Zudem waren über das Wochenende hinweg weitere Anpassungen zum Beispiel bei den Audi nötig. Obwohl die BOP eigentlich für die Restsaison festgelegt war, durfte BOP-Dienstleister AVL dank des Porsche-Starts noch mal feilen.

> „Ich konnte lange draußen bleiben. Mit den frischen Reifen am Ende war es nicht so schwer, an dem einen oder anderen vorbeizufahren."
>
> Mike Rockenfeller

Hauen und Stechen

Nachdem der Start ins Samstagsrennen noch überraschend sauber gewesen war, gab es in der Kurzanbindung zum ersten Mal auf die Nase. Lucas Auer drehte im Mittelfeld seinen Markenkollegen Maximilian Buhk, bekam aber überraschend keine Strafe. Die dadurch ausgelöste erste Safety-Car-Phase bündelte das eh schon sehr hektische Feld. Dementsprechend wurde auch direkt nach dem Restart wieder nachhaltig auf Kontakt gefahren. Unter anderem drehte sich Alex Albon von der Strecke. Ammermüller musste schließlich das Rennen früh wegen eines kaputten Splitters aufgeben, der das linke Vorderrad einklemmte.

Nach einem frühen Stopp setzte sich Kelvin van der Linde zeitig von den direkten Konkurrenten ab und zeigte ein dominantes Rennen. Allerdings musste er sich zwei Mal an langsameren Autos vor ihm vorbeidrücken: Timo Glock (BMW) und vor allem Alex Albon leisteten Gegenwehr und verlangten so reichlich Geduld vom Südafrikaner. Abt-Sportsline-Chef Thomas Biermaier, der in Zolder noch höchst unglücklich über den wehrhaften Verkehr war, resümierte am Samstag: „Eigentlich hatten die beiden mit dem Rennen nichts zu tun, aber das gehörte diesmal dazu. Ich bin aber froh, dass sie nicht noch härter gekämpft haben." Dahinter balgten sich Philip Ellis und der Toksport-WRT-Gaststarter Luca Stolz (Mercedes) um die weiteren Podiumsplätze. Als die beiden AMG GT3 auf Albon auf-

liefen, stellte sich der Red-Bull-Pilot auch hier in den Weg und zwang unter anderem Ellis, in der Schikane geradeaus zu fahren. Gaststarter Stolz ging so an Ellis vorbei und konnte ihn auch hinter sich halten. Beide komplettierten nach dem vorzeitigen Halbzeitmeister Kelvin van der Linde des Podium.

Am Abend stellte sich jedoch heraus, dass Stolz im Zuge der Boxenstopps einen Mechaniker des GruppeM-Piloten Daniel Juncadella (Mercedes) angefahren hatte. Dafür erlegte ihm die Rennleitung nachträglich eine 30-sekündige Strafe auf, die den eh nicht für Punkte zugelassenen Gaststarter aus der Top 3 kegelte. Der Mechaniker konnte am Sonntag glücklicherweise an die Strecke zurückkehren. Profiteur war der neue Dritte Mike Rockenfeller (Audi), der im Durcheinander der ersten Runde sogar auf Rang 21 zurückgefallen war. „Weil ich eine gute Pace hatte und die Reifen lange am Leben gehalten habe, konnte ich lange draußen bleiben. Mit den frischen Reifen am Ende war es nicht so schwer, an dem einen oder anderen vorbeizufahren. Das hat richtig Spaß gemacht!" Für eine Überraschung hätte auch fast sein Kollege Markus Winkelhock gesorgt. Der Ersatz für die in Le Mans fahrende Sophia Flörsch zeigte ein starkes Rennen und wäre fast mit dem elektrisch gelenkten Audi in die Punkte gekommen. Allerdings verschätzte sich der Space-Drive-Entwicklungsfahrer im Duell mit Liam Lawson und drehte den Ferrari. Eine Durchfahrtsstrafe beendete alle Träume.

AF-Corse-Festspiele

Der ursprünglich für den gesamten Sonntag angesagte Regen sorgte für eine chaotische Qualifikation am Sonntag, die einen starken Pole-Piloten Alex Albon sah. Dahinter lagen Daniel Juncadella, Marco Wittmann und: Michael Ammermüller! Der Porsche-Pilot profitierte nicht nur von der nassen Fahrbahn, sondern erklärte, auch schon die ersten Erfahrungen umgesetzt zu haben.

Der letzte Lauf der ersten Saisonhälfte war daraufhin ein einziges Chaos. Ganze neun (!) Autos konnten das Rennen nicht beenden – darunter auch Spitzenreiter Kelvin van der Linde. Sein mit reichlich Gewicht vollgeladener Audi und der von Teamkollege Mike Rockenfeller wurden von einem am Sonntag erratisch fahrenden Liam Lawson in der Schikane abgeräumt. Beide Abt-Piloten mussten in der Boxengasse abstellen. Schon vorher war mit Ellis ein weiterer Meisterschaftsanwärter in ein größeres Durcheinander involviert, das auch Ammermüller aus dem Rennen warf. Beide Male hatte der Porsche somit früh Feierabend.

> „Es war ein komplett chaotisches Rennen, und ich musste sehr viel Chaos ausweichen. Viele haben einfach nicht über ihre Aktionen nachgedacht."
>
> Esteban Muth

Ginge es rein nach der Spitze, war der Sonntag hingegen recht ruhig. Das Trio Albon-Juncadella-Wittmann lief weitgehend ungefährdet ins Ziel ein. Besonders beachtenswert ist neben dem ersten DTM-Sieg von Albon – der dritte große GT-Sieg von AF Corse am Le-Mans-Wochenende – der zweite Platz des Spaniers Juncadella, der nach dem Unfall in Zolder an der Hand operiert werden musste. Der häufig recht kritisch eingestellte Wittmann zeigte sich ebenfalls glücklich und hofft als neuer Dritter der Meisterschaft auf ein gutes Wochenende auf der BMW-Paradestrecke Spielberg am übernächsten Wochenende. Auf Platz 4 lief Maximilian Götz ins Ziel ein, der nun erster Verfolger von Kelvin van der Linde ist.

Droht Eskalation?

Nach dem zweiten Rennen kam es zu einigen derberen Diskussionen im Parc fermé, das passend dazu aus vielen ramponierten Autos bestand. Esteban Muth, ebenfalls für herzhaftere Überholmanöver bekannt, sagte nach einem guten fünften Platz: „Es war ein komplett chaotisches Rennen, und ich musste sehr viel Chaos ausweichen. Viele haben einfach nicht über ihre Aktionen nachgedacht." Es bereite ihm Sorgen, dass das Racing mit jedem Wochenende härter wurde. „Das kann so nicht weitergehen." Auch andere Fahrer stimmten dem zu, erklärten aber, dass die Sprint-Variante auch besonders verführerisch sei. So oder so: In Spielberg wird die Fahrerleistung besonders kritisch beäugt. ■ ▷



ABT

Am Samstag bedankten sich die DTM und ihre Fahrer bei den Flut-Helfern



MOTORSPORT IMAGES

SSR Performance erlebte einen schwierigen Einstand mit dem Porsche

NACHRICHTEN

RENNSPORT-RÜCKKEHR

Das Rennwochenende der DTM war die erste Motorsport-Veranstaltung auf dem Nürburgring seit der katastrophalen Flut Mitte Juli. Vor dem Start des ersten Laufs gab es eine Schweigeminute für die Opfer. Außerdem zeigten die Fahrer ein Banner mit der Aufschrift „Vielen Dank an alle Helfer!" Gute Nachrichten vermeldete die von der Motorsport-Gemeinschaft ins Leben gerufene Spendenaktion „#WirfuerdieEifel": Allein bis zum Monatsanfang wurden 347 000 Euro gesammelt. Die Initiatoren rund um Timo Scheider haben um weitere finanzielle Unterstützung für die Betroffenen gebeten.

BOXENSTOPP-ZUKUNFT

Die Unterschiede bei den Stopplängen sind anhaltend ein Thema: Am vergangenen Wochenende wurde in einem Meeting erneut über eine Anpassung diskutiert. Zuvor hatten die Verantwortlichen schon Aufnahmen angefertigt. Ein Fahrer berichtet, dass auch herstellerintern größere Differenzen zu sehen seien. So habe zum Beispiel HRT extra boxenstopperprobte Mechaniker aus dem GT World Challenge Europe Sprint Cup abgeworben.

MUTIGE TATTOO-WETTE

Marco Wittmann und Rookie Esteban Muth sind eine womöglich folgenschwere Wette eingegangen. Wenn Muth es in dieser Saison schafft, sauber Wittmann zu überholen, muss der BMW-Pilot einen lobenden Beitrag auf Instagram verfassen. Sollte der junge Belgier es nicht schaffen, muss er sich Wittmanns Nummer 11 tätowieren lassen.

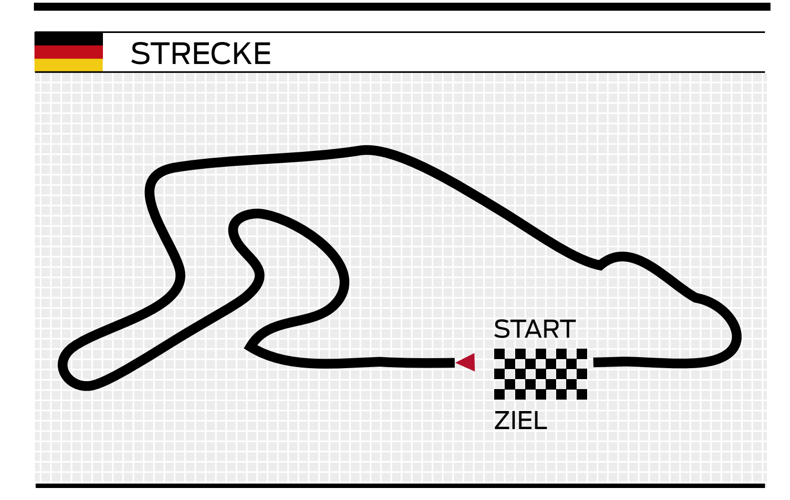
DTM-TROPHY-UPDATE

BMW-Pilot Ben Green (FK Performance Motorsport) und Mercedes-Fahrer Marcel Marchewicz (Schnitzelalm Racing) gewannen die zwei Läufe der DTM Trophy. Marchewicz bleibt als Gaststarter jedoch ohne Punkte.

DTM-2021-RESULTATE

NÜRBURGRING SPRINTKURS (D) 3,629 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Kelvin van der Linde	1.26,052 min
2.	Philip Ellis	+ 0,211 s
3.	Marco Wittmann	+ 0,270 s
4.	Daniel Juncadella	+ 0,292 s
5.	Luca Stolz	+ 0,293 s
6.	Maximilian Götz	+ 0,375 s
7.	Christopher Haase	+ 0,392 s
8.	Esteban Muth	+ 0,449 s
9.	Alexander Albon	+ 0,452 s
10.	Maximilian Buhk	+ 0,459 s
11.	Liam Lawson	+ 0,459 s
12.	Arjun Maini	+ 0,482 s
13.	Vincent Abril	+ 0,501 s
14.	Christian Klien	+ 0,550 s
15.	Lucas Auer	+ 0,578 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Alexander Albon	1.36,773 min
2.	Daniel Juncadella	+ 0,185 s
3.	Marco Wittmann	+ 0,283 s
4.	Michael Ammermüller	+ 0,349 s
5.	Maximilian Götz	+ 0,357 s
6.	Luca Stolz	+ 0,357 s
7.	Kelvin van der Linde	+ 0,397 s
8.	Christian Klien	+ 0,420 s
9.	Mike Rockenfeller	+ 0,495 s
10.	Esteban Muth	+ 0,564 s
11.	Liam Lawson	+ 0,656 s
12.	Vincent Abril	+ 0,667 s
13.	Philip Ellis	+ 0,693 s
14.	Arjun Maini	+ 0,716 s
15.	Christopher Haase	+ 0,833 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Nürburgring (D): 21.08.2021; 7. von 16 Läufen;
40 Runden à 3,629 km = 145,160 km
23 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter: 19 Grad, wolkig/trocken
Pole-Position:
#3 Kelvin van der Linde, Audi R8 LMS, 1.26,052 min = 151,8 km/h
Schnellste Runde:
#3 Kelvin van der Linde, Audi R8 LMS, 1.27,622 min = 149,0 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	1:00.55,726 h	25 +3*
2.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 13,503 s	18 +2*
3.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 14,050 s	15
4.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 23,676 s	12
5.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 29,262 s	10 +1*
6.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/ROWE	+ 33,058 s	8
7.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 34,495 s**	6
8.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	+ 34,723 s	4
9.	Luca Stolz (D)***	Mercedes/Toksport	+ 34,749 s**	–
10.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/Getspeed	+ 39,935 s	2

*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). **inkl. Strafen ***Gaststarter

ERGEBNIS RENNEN 2

Nürburgring (D): 22.08.2021; 8. von 16 Läufen;
38 Runden à 3,629 km = 137,902 km
23 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter: 17 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#23 Alexander Albon, Ferrari 488 GT3, 1.36,773 min = 135,0 km/h
Schnellste Runde:
#12 Christopher Haase, Audi R8 LMS, 1.27,616 min = 149,1 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	1:00.08,110 h	25 +3*
2.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	+ 4,634 s	18 +2*
3.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 7,994 s	15 +1*
4.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 8,759 s	12
5.	Esteban Muth (B)	Lamborghini/T3	+ 9,448 s	10
6.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 21,742 s	8
7.	Timo Glock (D)	BMW/ROWE	+ 43,746 s	6
8.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 47,261 s	4
9.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 47,334 s	2
10.	Christopher Haase (D)	Audi/Rosberg	+ 48,598 s	1

*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	K. van der Linde	129 Punkte
2.	Götz	96
3.	Wittmann	94
4.	Albon	82
5.	Lawson	80
6.	Ellis	72
7.	Rockenfeller	61
8.	Auer	50
9.	Müller	46
10.	Juncadella	43

STAND TEAMS

1.	Team Abt Sportsline	190 Punkte
2.	AF Corse	162
3.	Merc.-AMG Winward	122
4.	Mercedes-AMG HRT	112
5.	Walkenhorst M'sport	94
6.	ROWE Racing	48
7.	Team Rosberg	47
8.	Merc.-AMG GruppeM	43
9.	T3 Motorsport	27
10.	Mercedes-AMG Mücke	9



DTM

Zweimal P4 in der Eifel und zweiten Tabellenplatz übernommen: Maxi Götz

DREI FRAGEN AN KELVIN VAN DER LINDE



EIN SIEG, EIN AUSFALL – WIE FÄLLT IHR FAZIT VOM WOCHENENDE AUS?
Unterm Strich haben wir die Meisterschaftsführung ausgebaut, wenn ich das Gesamtpaket sehe, bin ich sehr happy mit dem Wochenende. Sonntag war natürlich nicht optimal, aber durch das Safety Car war unser Rennen sowieso kaputt. Deshalb haben wir mit dem Ausfall nicht viel verloren – wenn wir durchgefahren wären, hätten wir vielleicht um Platz 10 gekämpft.

SIE HABEN NACH DEM RENNEN MIT LIAM LAWSON GESPROCHEN. WAS HABEN SIE IHM GESAGT?
Es geht um Risikomanagement. Er hatte einen Reifenschaden und fährt trotzdem noch so hart. Aber man muss ehrlich sein: Ich kämpfe ebenfalls sehr hart, deshalb muss man damit leben, wenn man mal ausfällt.

ALLGEMEIN WURDE AM SONNTAG SEHR HART GEFAHREN. MUSS MAN AUCH DARÜBER REDEN?
Das Problem ist, dass Überholen sehr schwierig ist, also muss man es beim Start oder Restart versuchen. Wenn jeder versucht, drei oder vier Plätze gutzumachen, ist klar, dass es irgendwann kracht. Das ist etwas, das sich der Rennleiter anschauen muss. Vor allem muss er aber erst mal richtige Strafen aussprechen. Wenn ich das Rennen am Sonntag sehe, wird aktuell viel zu wenig bestraft.

Pure ETCR

König Mikel, der Zweite

Zum zweiten Mal konnte sich Mikel Azcona (Cupra) zum König des Wochenendes küren lassen. Nach dem vorletzten Event am Hungaroring ist aber Markenkollege Mattias Ekström weiter Tabellenführer.

Von: **Michael Bräutigam**



WERNER

Superfinale in Pool B: Azcona (l.) und Vernay im Kampf um die Führung

Kopenhagen-Sieger Philipp Eng (Alfa Romeo) zeigte auch bei seinem zweiten ETCR-Auftritt eine überzeugende Leistung. Er gewann beide Battles und ließ nur einen Punkt liegen, weil er im für die Startaufstellung des Superfinales entscheidenden Shootout knapp gegen Ekström unterlag. Im Endlauf des „Pool A" rang der Österreicher den Schweden aber nieder und fuhr mit 76 Zählern zumindest in seinem Pool den Wochenend-Sieg ein. „Es war sicher ein Nachteil, als Erster ins Zeitfahren gehen zu müssen", analysierte Eng, wo der fehlende Punkt verloren ging.

Finale in Frankreich

Das absolut perfekte Wochenende erwischte Azcona, der mit der Idealpunktzahl von 77 zum zweiten Saisonsieg fuhr. „Jean-Karl war anfangs nah dran, das war nicht so angenehm. Aber das Auto war gut, ich konnte eine Lücke herausfahren und danach etwas entspannen", sagte der Spanier nach dem Superfinale B. Als Tabellen-Dritter mit 238 Punkten hinter Ekström (273) und besagtem Jean-Karl Vernay (Hyundai, 244) hat er noch Titelchancen. Nach den Terminänderungen in der WTCR ändert sich auch der Kalender der Pure ETCR: Das Finale findet nun im Rahmen der WTCR in Pau-Arnos (16./17. Oktober) statt. ■

NACHRICHTEN

TCR DÄNEMARK: SYLVEST UND ELGAARD SIEGEN

Ex-GT-Masters-Pilot Nicolai Sylvest (Cupra) und Casper Elgaard (Peugeot) haben sich die Siege bei der TCR Dänemark am Jütlandring geteilt. Sylvest gewann dabei den ersten und dritten Lauf, Elgaard den zweiten. Honda-Pilot Kasper Jensen verteidigte knapp die Tabellenführung.

TCR SKANDINAVIEN: DOPPEL FÜR DAHLGREN

Auch in der STCC ist die Sommerpause beendet: In Karlskoga holte Tabellenführer Robert Dahlgren (Cupra) zwei Siege. Den dritten Lauf gewann Kevin Engmann (Audi).

NASCAR: JONES BLEIBT

Erik Jones wird auch 2022 beim Traditionsrennstall von Richard Petty Motorsports fahren. Das wurde letzte Woche im Umfeld des Cup-Rennens in Michigan bekannt gegeben.

NASCAR

Blaney siegt, Harvick in Playoffs

Ryan Blaney (Ford) holte in Michigan seinen zweiten Saisonsieg. Kyle Larson (Chevrolet) hat eine Hand am Regular-Season-Titel.

Von: **Michael Bräutigam**

Michigan ist traditionell keine gute Überholstrecke, das stellten am Sonntag vor allem zwei Fahrer fest: Chase Elliott (Chevrolet), der Sieger-Speed zeigte, aber nach einem Zusatzstopp Mühe hatte, wieder in die Top 10 vorzufahren. Und Ryan Blaney, der einmal in Führung liegend alle Angriffe geschickt abwehrte, womit er den zweiten Saisonsieg nach Atlanta feiern konnte. „In Michigan fährt man so ziemlich Vollgas und muss dann Aerodynamik-Spielchen spielen", verriet Blaney seine Verteidigungs-Taktik.

Das Rennen auf dem Zwei-Meilen-Oval war geprägt von Elliott, Larson und über weite Strecken auch Markenkollege Austin Dillon, der auf einem guten Weg schien, die Playoffs zu erreichen. Doch beim Finish in Stage 2, bei dem sich Dillon gerade noch an Brad Keselowski (Ford) vorbeigeschoben hatte, kollidierte der Childress-Pilot mit Keselowski und knallte in die Mauer. Damit liegt er nun 25 Punkte hinter Teamkollege Tyler Reddick, der momentan den noch vakanten 16. Playoff-Platz hätte. Nach Denny Hamlin (Toyota) schaffte nämlich nun auch Kevin Harvick (Ford) über die Punkte den Playoff-Einzug, womit 15 der 16 Titelanwärter feststehen.

Für Dillon entsteht so fast eine Must-Win-Situation am kommenden Samstag in Daytona, wo dann auch der Meister der Regular Season gekürt wird. In Michigan setzte Larson sich um weitere sechs Punkte von Hamlin ab und hat damit alle Trümpfe in der Hand, Meister der Regular Season zu werden – das würde neben dem „Titel" auch weitere 15 Playoff-Punkte und damit ein schönes Polster auf dem Weg Richtung Finale in Phoenix bringen. ■



NASCAR

Die Michigan-Eigenheiten perfekt genutzt: Ryan Blaney siegte in Brooklyn

NASCAR CUP SERIES

Brooklyn/Michigan (USA)
25. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ryan Blaney (USA)	Ford
2.	William Byron (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
4.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Matt DiBenedetto (USA)	Ford
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
9.	Brad Keselowski (USA)	Ford
10.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota

Gesamtwertung
nach 25 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	1004 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	976
3.	Kyle Busch (Toyota)	838
4.	Byron (Chevrolet)	833
5.	Elliott (Chevrolet)	820
6.	Truex Jr. (Toyota)	789
7.	Blaney (Ford)	787
8.	Logano (Ford)	772
9.	Harvick (Ford)	756
10.	Keselowski (Ford)	729

Pramac Ducati-Pilot Jorge Martín gilt nach seinem ersten MotoGP-Sieg und dem Podestplatz beim Flag-to-flag-Rennen eine Woche danach als der Super-Rookie der Saison. Im MSa-Interview erklärt der 23-jährige Spanier, wie er das selbst sieht.

Von: **Imre Paulovits**

MITTER

Wie fühlen Sie sich nach den zwei Podestplätzen auf dem Red Bull Ring?
Ich habe eine ganze Weile gebraucht, um zu verstehen, was mir an diesen beiden Rennwochenenden gelungen ist. Zwei Pole-Positions, ein Sieg und ein weiterer Podestplatz, das ist einfach unglaublich. Ich lebe in einem Traum, der Wirklichkeit geworden ist.

Was fühlten Sie nach Ihrem ersten MotoGP-Sieg?
Zunächst konnte ich es gar nicht glauben, ich hatte deshalb ein völlig unbestimmtes Gefühl. Erst Stunden später, als mir klar wurde, dass ich es geschafft hatte, war ich völlig überwältigt. Ich hatte einfach ein unglaubliches Rennen. Nach dem Restart konnte ich vorne wegziehen. Ich habe versucht, mich so gut es ging zu konzentrieren und meine Pace konstant zu halten. Joan Mir war hinter mir und hat mir sehr viel Druck gemacht. So habe ich versucht, in den letzten Runden noch härter zu bremsen. Seine Reifen schienen noch mehr zerstört gewesen zu sein als meine, denn ich konnte eine Lücke aufmachen. Die habe ich auch gebraucht, denn in der letzten Runde sind mir alle nur möglichen Gedanken durch den Kopf gegeistert.

Wie konnten Sie nach diesem ersten Sieg mit dem Druck umgehen?
Ich stand nicht zu sehr unter Druck. Ich bin ja noch ein Rookie und muss noch sehr viel lernen. Ein Top-5-Platz am zweiten Wochenende wäre in Ordnung gewesen. Die Jungs in dieser Klasse haben sehr viel Erfahrung, und ich muss noch sehr viel lernen. Aber ich habe an mich geglaubt, und so konnte ich die Leistung bringen. Ich wusste, dass fünf oder sechs Fahrer für den Sieg infrage kommen, ich wusste aber auch, dass ich zu ihnen gehöre.



Jorge Martín auf der Pramac-Ducati: „Das Motorrad hat sehr viel Potenzial und passt zu meinem Fahrstil“

PRAMAC

„Ich will mich einfach auf die Rennen konzentrieren“

Wie haben Sie es geschafft, auch das Flag-to-flag-Rennen am zweiten Österreich-Wochenende auf dem Podest zu beenden?
Das war abenteuerlich. Ich bin mit dem harten Vorderreifen gefahren, den ich zuvor nur eine Runde lang ausprobiert hatte. Ich denke aber, dass wir bei den Temperaturen die richtige Entscheidung getroffen haben. Ich fühlte mich bald recht wohl, und ich wusste, dass ich wieder die Pace hatte. So habe ich versucht, in Führung zu gehen und mich wie in der Woche zuvor abzusetzen. Aber dann bin ich einmal zu weit nach außen getragen worden, und ich wusste, dass ich das Rennen vom Wochenende zuvor nicht wiederholen konnte. Es war sehr heiß, mein Vorderreifen war überhitzt, und ich habe die Front in jeder Kurve verloren. Dann habe ich mich hinter der Spitzengruppe etwas erholt, und ich konnte sogar wieder Richtung Spitze marschieren. Doch dann bekam das Motorrad unheimlich Vibrationen auf den Geraden. Ich hatte sogar Angst, dass mir ein Reifen platzen könnte. Es waren aber nur noch fünf Runden zu fahren, deshalb habe ich mir gesagt, ich muss das Rennen zu Ende fahren und es zumindest als Fünfter oder Sechster beenden. Dann kam der Regen, ich habe einiges riskiert, um wieder auf die vorderen Fahrer aufzuholen und bin so schnell es ging an die Box gefahren. Dort konnte ich fast nicht stehenbleiben und habe sogar einen meiner Mechaniker angefahren. Mit dem Regenreifen fühlte es sich noch rutschiger an. Als ich danach zum vorletzten Mal über die Ziellinie gefahren bin, war ich Elfter oder Zwölfter, und ich dachte, ich habe mein Rennen ruiniert. Aber als ich in der letzten Runde von Turn 1 aus die Gruppe mit den Slicks in Turn 3 fast stehen sah, habe ich mir gesagt, es wird Zeit zu pushen. In Turn 7 hatte ich die Gruppe eingeholt und bin in zwei Kurven an sieben Fahrern vorbeigekommen. Als ich danach begriffen hatte, dass ich Dritter geworden bin, war ich super happy. Sogar noch mehr als beim Sieg eine Woche zuvor, weil ich nicht mehr damit gerechnet hatte.

Warum mussten Sie am zweiten Wochenende erst durch die Q1?
In FP3 hatte ich mich nicht wohl auf dem Motorrad gefühlt, obwohl wir das gleiche Setting hatten wie die Woche zuvor. Aber ich konnte nicht bremsen, das Motorrad hat sich geschüttelt, beim Beschleunigen habe ich keinen Grip gespürt. Deshalb habe ich zu viel versucht und bin in der letzten Kurve gestürzt. In FP4 haben wir das Motorrad vorn und hinten geändert, und das Vertrauen kam zurück. Ich war in Q1 etwas nervös, denn man geht immer das Risiko ein, nicht in Q2 durchzukommen und dann weit hinten zu stehen. Aber mir ist bei der Hitze eine gute Runde gelungen. Dann habe ich in Q2 noch den Windschatten von meinem Teamkollegen erwischt, so ist mir eine wirklich gute Runde gelungen.

> „Ich kann all meine Energie und Konzentration auf einer Quali-Runde bündeln. Danach bin ich oft erschöpfter als nach einem ganzen Rennen.“
>
> Jorge Martín

Sie hatten nach Ihrem Sturz in Portimão eine schwere Zeit.
Nach dieser Verletzung war es mein Ziel, noch vor den Rennen auf dem Red Bull Ring zurückzukehren. Ich wusste, dass dies eine gute Strecke für Ducati ist, vielleicht die, auf der sie im ganzen Jahr am stärksten sind. Deshalb habe ich ganz darauf hingearbeitet, dass ich völlig fit dahin komme. Ich war mir zwar nicht sicher, ob ich dort gewinnen kann. Ich habe aber alles versucht, und es ist mir schließlich gelungen. Ich bin in Barcelona wiedergekommen, hatte aber zunächst drei schwere Rennen. In Assen habe ich mir einen Muskelriss im Bizeps zugezogen, daraufhin hat mein Arzt mir anderthalb Wochen Ruhe verordnet. Danach habe ich an diesen spezifischen Muskelgruppen und an meiner Schulter gearbeitet, und es ist mir gelungen, völlig fit aus den Sommerferien zurückzukommen.

Wie haben Sie es geschafft, sich bei diesen unterschiedlichsten Bedingungen so gut zu konzentrieren?
Ich habe in den Sommerferien einiges in meinem Leben umgestellt. Was genau, darüber möchte ich nicht reden. Ich habe nun einen klaren Verstand und kann mich besser konzentrieren.

Was macht Sie im Qualifying so stark?
Ich weiß es nicht genau. Aber ich kann all meine Energie und Konzentration auf dieser einen Runde bündeln. Nach einer Quali-Runde bin ich oft erschöpfter als nach einem ganzen Rennen.

Was haben Sie in diesem Jahr am meisten gelernt?
Vor allem, wie man die Leistung auf den Boden bringt. Wir haben sehr viel Leistung. Diese ohne Wheelspin und Wheelies zu übertragen und den Reifen nicht übermäßig zu belasten, ist auch mit der ganzen Elektronik nicht leicht. Ich habe viel darüber gelernt, wie man es mit dem Gas kontrolliert und wie man die Leistung am effizientesten auf den Boden bringt. Ich habe auch viel über die Elektronik gelernt, denn zu Beginn des Jahres hatte ich sie noch nicht verstanden. Ich habe nur meine Mappings abgerufen. Jetzt weiß ich, was ich in welchem Moment brauche, und ich denke, das war der größte Schritt, den ich getan habe, um konkurrenzfähig zu sein.

Wie ist nun Ihre Zukunftsplanung?
Ich mache mir nicht zu viele Gedanken. Ich will einfach von Rennen zu Rennen besser werden. Wenn ich an den Saisonbeginn in Katar denke, hätte ich eigentlich auch dort gewinnen können, ich war aber nicht selbstsicher genug. Mittlerweile habe ich einiges an Erfahrung, ich denke aber, dass ich mich auch weiter verbessern kann. Wir haben sicherlich das Potenzial, großartige Ergebnisse zu erreichen, aber bislang bin ich gerade erst sieben Rennen in der MotoGP gefahren. Das Niveau dort ist sehr hoch, alle Hersteller arbeiten sehr hart. Ducati arbeitet aber auch sehr hart, und ich habe das Gefühl, dass ich für meinen Fahrstil auf dem richtigen Motorrad sitze, daher bin ich für die Zukunft zuversichtlich.

Wo sehen Sie dabei Ihr Limit?
Das Niveau in dieser Klasse ist sehr hoch. Ich werde weiter an mir arbeiten, um noch besser zu werden. Ich habe ein sehr gutes Motorrad, das sehr viel Potenzial hat, aber ich denke nicht zu viel drüber nach, wo da mein Limit ist. Ich will mich einfach auf die Rennen konzentrieren. Natürlich ist es mein finales Ziel, irgendwann einmal MotoGP-Weltmeister zu werden. Dem bin ich nun einen Schritt nähergekommen. ■



Jorge Martín

Geburtstag: 29. Januar 1998
Geburtsort: Madrid (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Mahindra (17.)
2016: Moto3, Mahindra (16.)
2017: Moto3, Honda (4.)
2018: Moto3, Honda (1.)
2019: Moto2, KTM, (11.)
2020: Moto2, Kalex, (5.)
2021: MotoGP, Ducati, (zurzeit 10.)

Hobbys
Mountainbike, Videospiele

Alle haben in der Sommer

Technisch auf der Stelle treten heißt in der unglaublich leistungsdichten MotoGP zurückfallen. So gab es bei den beiden Grands Prix auf dem Red Bull Ring auch bei allen Herstellern neue Teile.

Von: **Imre Paulovits**

Der schnelle Red Bull Ring mit seinem Stop-and-go-Charakter und den langen Vollgaspassagen sorgt jedes Jahr für eine Materialschlacht in der MotoGP. Dieses Jahr gab es vor den beiden Rennen in der Steiermark eine fünfwöchige Pause, und so konnte man eine Menge Neuentwicklungen entdecken, die vorher noch nicht gesichtet wurden.

Nach den Aerodynamik-Revolutionen der letzten Jahre ist in dieser Saison das Absenken des Schwerpunkts während der Fahrt ein Entwicklungspunkt, mit dem die Hersteller eine Zeitenverbesserung erreicht haben. Je niedriger der Schwerpunkt, desto später beginnt die Front zu steigen. So kann der Hinterreifen mehr Leistung übertragen, bevor das Motorrad sich nach hinten überschlagen würde. Aber mit einem tiefen Schwerpunkt lässt sich das Motorrad schwerer einlenken und braucht für die gleiche Kurvengeschwindigkeit mehr Schräglage. Es wäre also ideal, den Schwerpunkt in den Kurven hoch zu halten und auf den Geraden abzusenken. Das Reglement verbietet aber elektronische Hilfen, die zu einem solchen aktiven Fahrwerk beitragen würden. Die Federelemente dürfen nur von Hand verstellt werden, und die Fahrhöhe darf sich während der Fahrt nur durch den Fahrer oder die Bewegungen des Motorrads ändern.

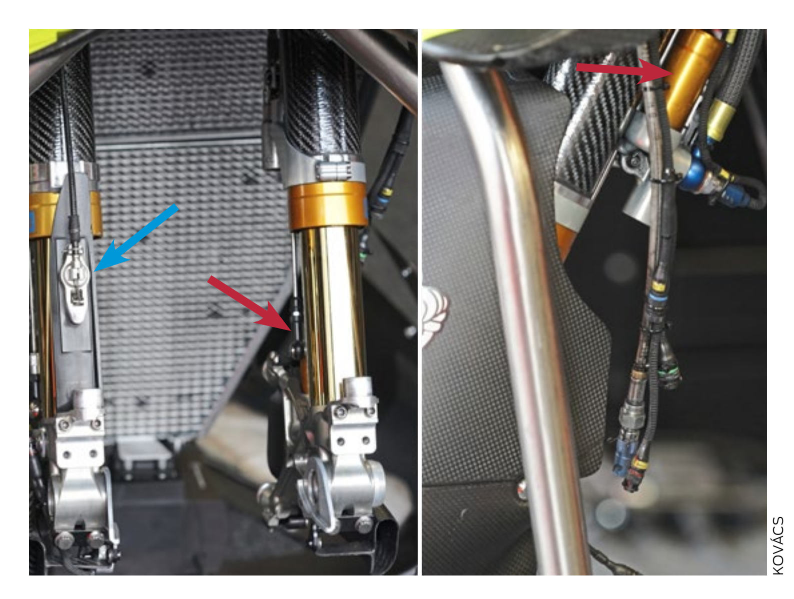
In der Motocross-WM werden Heck und Front beim Start schon seit zwei Jahrzehnten abgesenkt. Ducati hatte als Erster ein System erdacht, mit dem das Heck über eine Hydraulik beim Start abgesenkt wurde, um für diese Phase den Schwerpunkt zu senken. Aprilia implementierte die mechanische Arretierung, die an den Motocross-Gabeln angewendet wird, auch an der Öhlins-MotoGP-Gabel. Dann fanden die Tüftler bei Ducati auch einen Weg, ihr hinteres System während der Fahrt zu aktivieren. Dazu wird durch die Bewegung der Federelemente Druck in einem Hydraulikbehälter erzeugt, der durch einen Knopf oder Hebel am Lenker vom Fahrer gezielt dafür eingesetzt wird, dass sich dieser Druck in einen anderen Hydraulikbehälter an der Zugstrebe der hinteren Federbeinumlenkung entlädt, wodurch die Strebe verlängert wird und das Heck absackt.

Für diese Saison haben alle Hersteller bis auf Suzuki sowohl vorn als auch hinten solche Systeme gebaut und eingesetzt. Weltmeister Joan Mir bemerkte schnell, dass er ohne das System nicht nur am Start mit stumpfen Waffen gegen die Konkurrenz kämpft, und drängte die Suzuki-Ingenieure, ihr eigenes System bis zur Einsatzreife zu entwickeln. Über die Sommerpause wurde das System fertig, und wenn es auch nicht von den Werksfahrern getestet werden konnte, funktionierte es auf Anhieb und brachte Mir den zweiten Platz im ersten Rennen ein.

Nun auch vorn

Am zweiten Spielberg-Wochenende wurde bei Aprilia, die das Vorderrad-System zuerst hatten, etwas an der Gabel gesichtet, das nun in ähnlicher Weise auch die Gabel beim Aufrichten nach dem Kurvenscheitel unten halten könnte. Ob es und wie es funktioniert, dazu schwiegen sowohl die Techniker als auch Fahrer Aleix Espargaró. Aber auch vorn scheint eine Entwicklung in Gang zu sein, um die brachiale Leistung der MotoGP-Renner noch weiter ausschöpfen zu können.

Honda-Technikchef Takeo Yokoyama gab offen zu, dass sie derzeit Probleme mit der Traktion haben und dies dringend aufholen müssen. Gleichzeitig bekräftigte er, dass er mit der Arbeit des Testteams mit Stefan Bradl sehr zufrieden ist. Seit Assen sind mehrere Versuchs-Fahrwerke im Umlauf, in Spielberg hatte Marc Márquez erstmals zwei gleiche neue Rahmen in seiner Box. ■


KOVÁCS

Aprilia An der Gabel der RS-GP21 war nicht nur ein neuartiges Schutzblech montiert, das innen über weitere Luftleitprofile verfügt. Neben dem bisherigen Startsystem am rechten Gabelholm, bei dem wie bei einer Motocross-Maschine die Gabel über einen Haken in zusammengedrückter Stellung gehalten wird (blauer Pfeil), war am linken Holm ein neues System zu sehen (rote Pfeile). An ihm ist eine Hydraulik-Einheit montiert, zu der eine dünne Strebe läuft. Diese könnte in ihr eingeklemmt werden und so die Gabel am Ausfedern hindern.



KOVÁCS

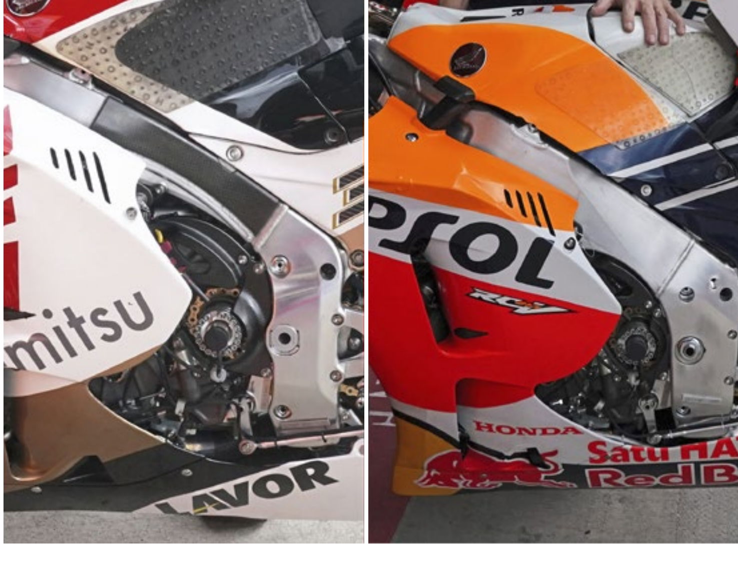
KTM Dani Pedrosa war in Spielberg mit Teilen unterwegs, die für das 2022er-Motorrad erprobt wurden, aber die KTM-Techniker konnten sie gut verstecken. Dafür hatten die Österreicher einige Sachen im Windkanal ausgetüftelt, die am zweiten Spielberg-Wochenende auch auf der Strecke ausgetestet wurden. In der Moto3 probierten ihre Fahrer eine Hinterradabdeckung, Deniz Öncü fuhr sie sogar im Rennen. Am MotoGP-Motorrad wurden Luftleitschienen am Sitzbankhöcker probiert.

pause weiterentwickelt



DUCATI

Ducati Die Bologneser brachten keine auffälligen Änderungen an der Aerodynamik. Allerdings lassen neue Bilder des nach unten verlaufenden Schnorchels vermuten, dass an den in ihm verlaufenden Flügelprofilen gearbeitet wurde. Dazu fiel auf, dass die Werksfahrer am zweiten Wochenende immer wieder mit unlackierten Rädern fuhren, besonders wenn es heiß war. Da bei Scott Redding in der Superbike-WM das gleiche Phänomen beobachtet wurde, könnte es sein, dass Ducati so versucht, die Räder, und damit Bremsen und Reifen, besser zu kühlen.



KOVÁCS

Honda Der weltgrößte Hersteller sucht nach einem Fahrwerk, mit dem sowohl der auf dem Weg der Genesung befindliche Marc Márquez als auch die anderen Piloten zurechtkommen. Alle Fahrer suchen nach mehr Traktion und Feedback, seit Assen kamen bereits mehrere neue Rahmenvarianten. In Spielberg fuhr Takaaki Nakagami mit einer Version mit schlankem Hauptprofil und Karbon-Verstärkung, Marc Márquez mit breitem Hauptprofil und ohne Verstärkung. Auch an der Schwingenaufnahme unterscheiden sich die beiden Ausführungen.



KOVÁCS

Suzuki Nun hat auch der amtierende Weltmeister ein System zur Schwerpunktabsenkung. Auffällig an der Suzuki-Variante ist, dass der Hydraulikbehälter an der hinteren Zugstrebe auf den ersten Blick kompakter baut als die bislang gesehenen Systeme. Joan Mir sprach von Lernzeit, um den Aktivierungsknopf zur richtigen Zeit zu bedienen. Verglichen damit, wie lang andere Hersteller gebraucht haben, bis die Systeme wunschgemäß funktionierten, hat es Suzuki im Expresstempo geschafft.



KOVÁCS

Yamaha/Brembo Im letzten Jahr hatte Maverick Viñales einen Bremsausfall am zweiten Spielberg-Wochenende, deswegen brachte Brembo eine neue Variante der 340-mm-High-Density-Bremsscheiben. Bislang gab es an diesen zusätzliches Kohlefasermaterial zwischen den Nieten der schwimmenden Lagerung, um mehr Hitze aufnehmen zu können. Nun wurden sie als Kühlrippen zum Kern hin verlängert, um noch mehr Hitze aufnehmen und auch schneller wieder abgeben zu können.



Tom Lüthi: Seine 20. WM-Saison wird seine letzte als Fahrer sein

SAG

Lüthi hört auf

Tom Lüthi, 125er-Weltmeister 2005, wird mit Ende dieser Saison seine Karriere als Fahrer beenden. Der Schweizer macht aber als Manager weiter.

Von: **Imre Paulovits**

Er hatte eine der längsten Karrieren in der Geschichte der Motorrad-WM. 2002 fing Tom Lüthi damals als 15-Jähriger beim Grand Prix von Deutschland auf dem Sachsenring an, wurde bereits drei Jahre später Weltmeister in der kleinsten Grand-Prix-Klasse und der erste Solo-Weltmeister der Schweiz seit dem legendären Luigi Taveri. Wenn es auch eine ganze Weile dauern sollte, bis er auch in den größeren Klassen ganz an die Spitze kam, hielt er sich trotz Rückschlägen und Verletzungen umso länger dort. 2016 und '17 kämpfte er um den Titel des Moto2-Weltmeisters und verlor ihn nur knapp gegen die Supertalente Johann Zarco und Franco Morbidelli. 2018 erfüllte er sich den Traum von der MotoGP. Auch wenn er dort nicht den Anschluss finden sollte, kehrte er 2019 noch einmal als Moto2-Top-Pilot zurück und wurde WM-Dritter.

Zwar hängt Lüthi zu Saisonende seinen Helm an den Nagel, dennoch bleibt er der Motorrad-Weltmeisterschaft verbunden. Er wird Teamchef bei PrüstelGP, dazu wird er seinen 16-jährigen Landsmann Noah Dettwiler in der Moto3-Junior-WM managen. Ob dafür ein Prüstel-Junior-Team aufgestellt wird, wird derzeit verhandelt. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM
Auch der letzte noch im Kalender verbliebene Asien-Grand-Prix musste abgesagt werden. Der für den 24. Oktober angesetzte Malaysia-GP wird am gleichen Datum durch einen zweiten WM-Lauf in Misano ersetzt. Der Grand Prix of the Americas in Austin vom 1. bis 3. Oktober ist bislang als einziger WM-Lauf außerhalb Europas im Kalender verblieben.

MOTOGP
Yamaha hat die weitere Zusammenarbeit mit Maverick Viñales mit sofortiger Wirkung beendet. In Silverstone wird Cal Crutchlow die zweite Werks-Yamaha fahren, Jake Dixon wird auf der Petronas-Yamaha des verletzten Franco Morbidelli sein MotoGP-Debüt geben.

MOTOGP
Valentino Rossi wird Vater. Der 42-Jährige und seine 27-jährige Freundin Francesca Sofia Novello gaben bekannt, dass sie ein Töchterchen erwarten.

MOTOGP
KTM-Werkspilot Miguel Oliveira wird an dem freien Wochenende zwischen Silverstone- und Aragon-GP an der Seite von Reinhard Kofler, Peter Kox und Ferdinand Stuck mit einem KTM X-Bow GTX bei den 24 Stunden von Barcelona an einem Autorennen teilnehmen.

Vorschau GP von GB

ZEITPLAN

GP von Großbritannien/Silverstone (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 27. August 2021		
10.00–10.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.35	Moto2	1. freies Training
14.15–14.55	Moto3	2. freies Training
15.10–15.55	MotoGP	2. freies Training
16.10–16.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 28. August 2021		
10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.35–13.50	Moto3	Qualifying 1
14.00–14.15	Moto3	Qualifying 2
14.30–15.00	MotoGP	4. freies Training
15.10–15.25	MotoGP	Qualifying 1
15.35–15.50	MotoGP	Qualifying 2
16.10–16.25	Moto2	Qualifying 1
16.35–16.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 29. August 2021		
10.0–10.20	Moto3	Warm-up
10.30–10.50	MotoGP	Warm-up
11.00–11.20	Moto2	Warm-up
12.20	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 20 Rdn.
15.30	Moto2	Rennen, 18 Rdn.

STATISTIK

GP von Großbritannien/Silverstone

Sieger 2019 (2020 keine Rennen)
Moto3: Marcos Ramírez (E), Honda
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki

Pole-Position 2019
Moto3: Tony Arbolino (I), Honda, 2.11,631 (= 161,3 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 2.04,374 (= 170,7 m/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.58,168 (= 179,7 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Tatsuki Suzuki (J) Honda, 2.12,140 (= 160,7 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 2.04,835 (= 170,1 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.59,936 (= 177,0 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Tatsuki Suzuki (J) Honda, 2.12,140 (= 160,7 km/h)(2019)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 2.04,835 (= 170,1 km/h) (2019)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.59,936 (= 177,0 km/h) (2019)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1. Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	181
2. Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	134
3. Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	134
4. Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	132
5. Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	105
6. Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	98
7. Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	95
8. Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	85
9. Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	67
22. Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	11

Moto2

1. Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	206
2. Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	187
3. Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	159
4. Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	114
5. Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Boscoscuro	83
6. Augusto Fernández (E)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	82
7. Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	80
8. Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	80
9. Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	72
23. Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	11

Moto3

1. Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	196
2. Sergio Garcia (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	155
3. Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	107
4. Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	102
5. Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	95
6. Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	86
7. Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM	68
8. Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	67
20. Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	27
26. Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	10



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

Bestell-Nr. **MSA1PRE** (selbst lesen), **MSA1PRG** (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.

Ein Fall für drei

Die drei von der Zankstelle: Vorne spektakulär Toprak Razgatlioglu (#54) dahinter Rea und Redding

YAMAHA

Der Kampf um den Superbike-WM-Titel ist zu einem Dreikampf geworden. Scott Redding hat in Navarra mit zwei Siegen mächtig aufgeholt, und Razgatlioglu und Rea liegen nach 21 Rennen punktgleich an der Spitze!

Von: **Imre Paulovits**

Dass er nicht alles tut, um seinen Titel auch zum sechsten Mal zu verteidigen, kann sich Jonathan Rea wirklich nicht vorwerfen lassen. Wie grimmig er in Navarra auf den tückischen Bodenwellen reinhielt, wie er in jedem Rennen Dutzende von Vorderradrutschern abfing, zeigte seine Klasse und seine Entschlossenheit. Doch die Konkurrenz hat aufgeholt. Die Kawasaki war auf der Zielgeraden von Navarra langsamer als die Ducati und die Yamaha. Scott Redding konnte seine Hochform nach dem Sieg in Most auf der engen spanischen Strecke weiterführen, und Toprak Razgatlioglu konnte mit der Yamaha-Truppe für das zweite Rennen noch etwas finden, um mit einem Sieg den gesamten Vorsprung von Rea wieder zu egalisieren.

So eng ging es in der Superbike-WM schon lange nicht mehr zu: Nach etwas mehr als der Hälfte der geplanten Saison sind die beiden Spitzenreiter punktgleich, der WM-Kampf fängt für sie noch einmal von vorn an, und Scott Redding liegt auch nur noch 38 Punkte zurück. Wenn man sieht, mit welchen Riesenschritten der Ducati-Werkspilot in den letzten beiden Rennen seinen Rückstand verringert hat, kann man sich richtig auf die zweite Saisonhälfte freuen.

Jonathan Rea konnte sich zwar in der Superpole mit gerade mal neun Hundertstelsekunden die Pole-Position vor Scott Redding sichern, doch im ersten Rennen wurde schnell klar, dass der Ducati-Pilot diesmal die besseren Karten hatte. Nicht nur, dass er aus der Zielkurve besser herausbeschleunigen konnte und so bei Bedarf leicht auf der Zielgeraden überholen konnte, sein Motorrad lag auch auf den Bodenwellen ruhiger. Als er ab Rennmitte richtig loslegte, hatte Rea keine Chance, ihm zu folgen. Toprak Razgatlioglu hatte zunächst alle Mühe, seinen Teamkollegen Andrea Locatelli abzuhängen, und wenn er auch einem ungefährdeten dritten Platz entgegenfuhr, waren Redding und Rea einfach eine Nummer zu schnell für ihn. Auch im Superpole-Race änderte sich dieses Bild nicht.

Reserven gefunden

Doch im zweiten Rennen drehte Razgatlioglu den Spieß um. Er setzte sich am Ende der ersten Runde an die Spitze und wer glaubte, dies sei ein Strohfeuer, der sollte sich wundern. Während Rea und Redding hinter ihm gnadenlos um den zweiten Platz stritten, zog der Türke mit der Yamaha vorne immer weiter davon. Wenn sich Rea auch verbissen wehrte, musste er zum Schluss Redding wieder ziehen lassen. Aber auch der konnte Razgatlioglu den Sieg nicht mehr nehmen. ■



DUCATI

Zweimal Vorteil Redding: Der Ducati-Pilot (#45) war schneller als Rea



YAMAHA

Dreimal dieselben drei auf dem Podest, zum Schluss Razgatlioglu (M.) ganz oben

Supersport-WM

Zweimal Aegerter

Mit einem weiteren Doppelsieg baute Dominique Aegerter seine WM-Führung weiter aus. Philipp Öttl hatte diesmal gegen die Yamaha keine Chance.

Von: **Imre Paulovits**

In Navarra wurde schnell deutlich: Die umfangreiche Testarbeit von Dominique Aegerter mit dem Ten Kate Team, bei der eine möglichst sanfte Leistungsentfaltung das Ziel war, um zum Schluss der Rennen die meisten Reifenreserven zu haben, hat auch ihre Nachteile. Der Schweizer konnte aus den engen Ecken heraus nicht so gut beschleunigen wie sein WM-Kontrahent Steven Odendaal und zahlreiche andere Yamaha R6. So musste Aegerter in beiden Rennen zunächst hart kämpfen, bis er sich an die Spitze vorgearbeitet hatte. Obwohl er zum Schluss eine halbe Sekunde pro Runde schneller war, konnte ihn Odendaal immer wieder zurücküberholen. Konnte sich Aegerter erst einmal vorn absetzen, war er aber ungefährdet. Im ersten Rennen fuhr er so einem klaren Sieg entgegen, im zweiten hatte er Glück: Er hatte sich gerade rechtzeitig an die Spitze gesetzt, bevor das Rennen mit der roten Flagge abgebrochen wurde. „Ich wusste nach dem Abbruch nicht, ob es gereicht hat“, gab er zu.

Philipp Öttl hatte es auf der engen Strecke gegen die agilen Yamaha R6 schwer, die Plätze sieben und sechs als bester Kawasaki-Pilot verdienen deshalb Hochachtung. Richtig gut in Szene setzen konnte sich Marcel Brenner: Nach einem perfekten Start lag er in der ersten Runde des zweiten Rennens gar auf dem zweiten Platz und wurde schließlich Zehnter! ■



YAMAHA

Dominique Aegerter (#77) vor Steven Odendaal (#4) und Luca Bernardi (#29)

Superbike-WM

Tom Sykes weiter top

Mit drei Top-6-Plätzen stellte Tom Sykes in Navarra seine Konkurrenzfähigkeit und die der BMW M 1000 RR unter Beweis. Michael van der Mark war auch nicht weit weg.

Von: **Imre Paulovits**

Hoffentlich kann BMW Tom Sykes auch nächstes Jahr halten. Der Superbike-Weltmeister von 2013 zeigte auch in Navarra seine Stärke in der Superpole und qualifizierte sich als Dritter zum dritten Mal in diesem Jahr für die erste Startreihe. Doch damit hatte der 35-jährige Brite sein Pulver noch lange nicht verschossen. Im ersten Rennen wurde er im Startgetümmel zwar etwas nach hinten gedrängt, konnte aber Platz 6 vor seinem Teamkollegen Michael van der Mark ins Ziel bringen. Im Superpole-Race dann das gleiche Bild, allerdings verlor Van der Mark seinen siebten Platz noch kurz vor Schluss.

Im zweiten Rennen lag Sykes gar lange auf Platz 4, dann wurde er von Andrea Locatelli überholt. Er lieferte sich ein langes Gefecht mit Alex Lowes und behielt schließlich die Oberhand um Platz 5. „Kein schlechtes Wochenende“, grinste Sykes. Van der Mark wurde Achter, wegen Überschreitung der Streckenbegrenzung aber noch einen Platz zurückgestuft. ■



BMW

Tom Sykes (#66): Im zweiten Rennen gegen Alex Lowes die Oberhand behalten

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Ducatis WM-Kandidat Scott Redding hat für 2022 bei BMW unterschrieben! Der 28-jährige Brite wird Teamkollege von Michael van der Mark. BMW bemüht sich, auch Tom Sykes zu halten und eine Teamkonstellation für ihn zu finden. Der Superbike-Weltmeister von 2013 hat aber auch andere Angebote. Wer den Platz von Redding bei Ducati übernimmt, ist noch offen. Gerüchte besagen, dass Álvaro Bautista von Honda zurückkehren könnte. Aber auch Danilo Petrucci dürfte ein heißer Kandidat sein.

SUPERBIKE-WM

Etwas kurios verlief der Start zum zweiten Rennen. Die Yamaha von Kohta Nozane blieb stehen, der Japaner musste aus der Startaufstellung geschoben werden, und der Start wurde abgebrochen. Als es nach einigen Minuten in die zweite Aufwärmrunde ging, blieb die Kawasaki von Lucas Mahias stehen. In der Boxengasse konnte die Pucetti-Truppe sie wieder starten, Mahias hetzte dem Feld hinterher, doch statt aus der Boxengasse zu starten, reihte sich der Supersport-Weltmeister von 2017 ganz am Ende der Startaufstellung ein und bekam dafür zwei Longlap-Penalties.

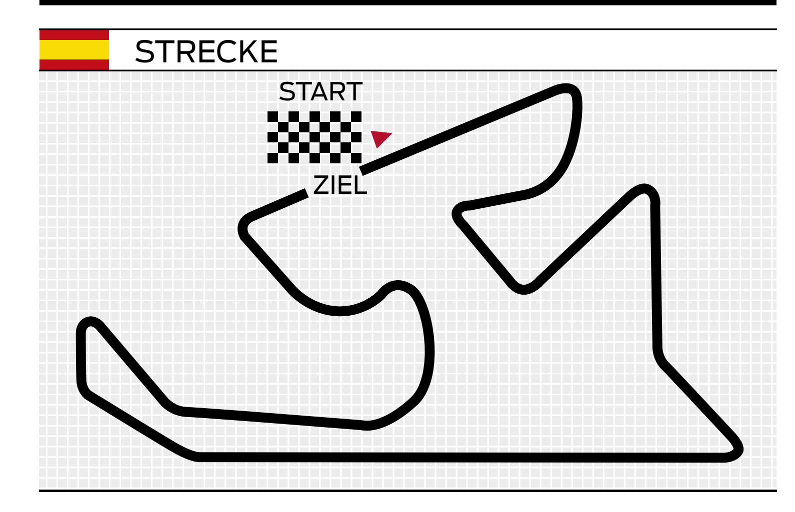
SUPERBIKE-WM

Michael van der Mark hatte den Barcelona-Test in der Woche vor der Navarra-Runde ausfallen lassen, weil seine Freundin Nadieh am Donnerstag nach dem Most-Wochenende einen gesunden Jungen namens Mason zur Welt gebracht hat. Wenn er dadurch gegenüber seinem Teamkollegen Tom Sykes auch einen gewissen Test-Rückstand hatte, hatte der 28-jährige Niederländer sichtlich gute Laune. Diese wurde von der BMW-Truppe noch weiter beflügelt: Am Samstag stellten sie ihn ein Kinder-Auto mit der Startnummer 60 in die Startaufstellung.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

NAVARRA (E) 3,933 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.36,122
2.	Redding	1.36,215
3.	Sykes	1.36,546
4.	Locatelli	1.36,580
5.	Davies	1.36,693
6.	Mahias	1.36,729
7.	Lowes	1.36,744
8.	Razgatlioglu	1.36,752
9.	Gerloff	1.36,858
10.	Van der Mark	1.36,895
11.	Bassani	1.37,240
12.	Bautista	1.37,412
13.	Rinaldi	1.37,468
14.	Folger	1.37,661
15.	Nozane	1.37,664
16.	Mercado	1.37,794
17.	Haslam	1.38,012
18.	Rabat	1.38,446
19.	Ponsson	1.38,948
20.	Uramoto	1.38,973

WM-STAND FAHRER

1.	Razgatlioglu	311 Punkte
2.	Rea	311
3.	Redding	273
4.	Lowes	169
5.	Locatelli	151
6.	Rinaldi	150
7.	Sykes	146
8.	Locatelli	135
18.	Folger	14
22.	Fritz	6

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	334 Punkte
2.	Yamaha	331
3.	Kawasaki	325
4.	BMW	177
5.	Honda	119

ERGEBNIS 1. RENNEN

Navarra (E) – 21. August 2021 19. WM-Lauf; 90,459 km über 23 Rdn. à 3,933 km; 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 30 Grad, Asphalt 45 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	23	37.50,793 min	1.37,601	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+2,519 s	1.37,351	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	23	+5,894 s	1.38,059	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	23	+9,405 s	1.37,777	13
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+16,219 s	1.38,246	11
6.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	23	+20,600 s	1.38,356	10
7.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	23	+24,158 s	1.38,657	9
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+26,497 s	1.39,005	8
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	23	+26,718 s	1.38,911	7
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+29,602 s	1.39,103	6
11.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	23	+39,387 s	1.39,185	5
12.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	23	+41,316 s	1.39,594	4
13.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+44,338 s	1.39,255	3
14.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	23	+48,470 s	1.39,934	2
15.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	23	+1.21,773 min	1.40,231	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Navarra (E) – 22. August 2021 21. WM-Lauf; 88,526 km über 22 Rdn. à 3,933 km; 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	36.09.492 min	1.37.909	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+1.105 s	1.37.698	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+3.715 s	1.37.609	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+10.758 s	1.38.154	13
5.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	22	+14.437 s	1.38.344	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+15.151 s	1.38.252	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+16.875 s	1.38.545	9
8.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+18.272s	1.38.426	8
9.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	22	+17.991 s	1.38.769	7
10.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+29.430 s	1.39.055	6
11.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	22	+31.834 s	1.39.350	5
12.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	22	+40.104 s	1.39.293	4
13.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	22	+49.695 s	1.39.952	3
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	22	+1.12.388 min	1.40.009	2
15.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+1.14.472 min	1.39.970	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Navarra (E) – 22. August 2021 20. WM-Lauf; 39,330 km über 10 Rdn. à 3,933 km; 22 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 31 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	16.20,247 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+0,631 s
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+3,040 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+3,845 s
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+4,501 s
6.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+6,302 s
7.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+7,203 s
8.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	+10,054 s
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+10,620 s
10.	Álvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+16,297 s
11.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	+16,791 s
12.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+17,321 s
13.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+17,353 s
14.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+18,531 s
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	+20,506 s

SUPERSPORT-WM

Navarra (E) – 21. August 2021 11. WM-Lauf; 78,660 km über 20 Rdn. à 3,933 km; 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 32 Grad, Asphalt 47 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	34.10,291 min
2.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+4,425 s
3.	Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF R6	+5,074 s
4.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+6,124 s
5.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+6,674 s
6.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+10,729 s
7.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+18,201 s
8.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+19,248 s
21.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+48,876 s
23.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+1.02,499 min

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	257 Punkte
2.	Odendaal	210
3.	Öttl	156
8.	Krummenacher	77
20.	Brenner	10
27.	Enderlein	5
32.	Grünwald	3

SUPERSPORT-WM

Navarra (E) – 22. August 2021 12. WM-Lauf; 67,942 km über 14 Rdn. à 3,933 km; 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	24.13,557 min
2.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+0,294 s
3.	Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF R6	+2,264 s
4.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+3,700 s
5.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF R6	+3,965 s
6.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+5,624 s
7.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+5,855 s
8.	Simon Jespersen (DK)	Yamaha YZF R6	+5,969 s
9.	Raffaele De Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	+6,536 s
10.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+7,384 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	300 Punkte
2.	Kawasaki	176
3.	MV Agusta	58

Superbike-WM

Jonas Folger: Es geht etwas voran

Auch wenn er zunächst immer Probleme hatte, sobald es heiß wurde, so konnte Jonas Folger in Navarra sein zweitbestes Saisonergebnis einfahren.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn Jonas Folger in Navarra im dritten freien Training sich auch um eine Sekunde gegenüber dem Vortag steigerte und erstmals in die Top 10 fuhr, musste er hinterher eingestehen: „Immer wenn es heiß wurde, hat mir der Grip gefehlt und ich hatte Probleme mit der Traktionskontrolle, die zu stark eingegriffen hat und nicht die Leistung brachte, die ich benötigt hätte.“ So war sein 14. Startplatz bei den heißen Bedingungen der Superpole bereits ein Erfolg.

Doch dann fiel er gleich nach dem Start des ersten Rennens weit zurück. „Ich hatte einen Wheelie und habe dadurch einige Plätze verloren. Beim Versuch zu überholen bin ich in Kurve 1 geradeaus gefahren und verlor noch mehr. So lag ich auf P21, aber meine Rundenzeiten waren jederzeit fast so schnell wie die der Fahrer um P10. Leider war das Rennen praktisch schon nach der ersten Runde verloren.“ Trotzdem schaffte es Folger, sich vor Halbzeit bis auf Position 14 vorzufahren, die er bis ins Ziel verteidigen konnte. Dabei kam er sogar noch einmal näher an die Vorderleute heran.

Beim Superpole-Race hatte Folger erneut das Startproblem und fiel wieder bis auf den 21. Rang zurück, kam aber nach und nach immer besser in Fahrt und lag zur Halbzeit schon auf P17. Bis ins Ziel konnte er noch einen Platz gutmachen und wurde schließlich 16. „Die zweite Hälfte des Superpole-Rennens war gut, was das Tempo angeht. Die Verhältnisse waren auch etwas kühler, was uns ja grundsätzlich entgegenkommt“, meinte Folger. Und auch im zweiten Rennen war wieder das Startproblem da. Doch Folger konnte noch in der ersten Runde wieder bis auf Platz 16 vorfahren und setzte danach seinen Vormarsch fort. Schließlich sah er die Zielflagge auf Platz 12 – sein zweitbestes Resultat nach dem achten Rang im zweiten Lauf von Aragon im Mai. „Den Start haben wir leider in allen drei Rennen verhauen“, wunderte sich Folger. „Die Kupplung hatte ein seltsames Ansprechverhalten, daran müssen wir jetzt arbeiten. Aber meine Pace war einigermaßen in Ordnung. Ich bin nicht überglücklich, aber doch recht zufrieden.“

„Wir müssen noch an vielen Dingen arbeiten und wir müssen am Start noch wegkommen“, konstatierte Teamchef Michael Galinski. „Ich denke, Jonas hat in Navarra einen guten Job gemacht und unsere Arbeit war auch nicht schlecht. So wollen wir nun konstant in den Top 12 landen.“ ■


MGM

Jonas Folger in Navarra: Im zweiten Rennen bestes Saisonergebnis erzielt …


MGM

… aber mit der Hitze und mit dem Start hatte seine Truppe zu kämpfen

FIM Sidecar World Championship

Schlosser in der Spur

Es waren zwei Mal 18 harte Runden in Rijeka zu überstehen, nach denen Markus Schlosser/Marcel Fries ihren Vorsprung in der Sidecar-WM wieder vergrößert haben.

Von: **Anke Wieczorek**

Das Drama von Le Mans hatte die Schweizer zurückgeworfen, seitdem läuft es wieder. Aus Rijeka verabschiedeten Schlosser/Fries sich mit 45 Punkten Zugewinn. Das macht insgesamt 210 Punkte vor Todd Ellis (169) und Pekka Päivärinta (135). Ellis lieferte sich mit Schlosser in den letzten Runden des ersten Laufes ein Katz-und-Maus-Spiel, das Schlosser gewann. Multi-Weltmeister Tim Reeves verspasste den Sprung aufs Podium wegen Problemen mit der Motorkühlung. Er bog in die Boxengasse ab und direkt in die Garage. Dafür gewann der Brite mit 0,083 Sekunden Vorsprung Lauf 2 vor Schlosser. Das war er seinem Team längst schuldig. Bis Oktober ist in der Sidecar-WM Pause. Einige Teams starten am kommenden Wochenende bei der IDM auf dem Red Bull Ring. ■


MARK WALTERS

Unter sengender Sonne zogen in Kroatien elf WM-Gespanne in den Kampf

NACHRICHTEN

STRASSENSPORT

Er war der vielleicht vielseitigste Rennfahrer aller Zeiten, zurückgetreten ist er offiziell nie. Nun ist der Kanadier Yvon Duhamel im Alter von 81 Jahren gestorben. Duhamel nahm in den 1960er-Jahren an Drag-Races, Flattrack, Eis-Speedway, Trial, Motorcross und Straßenrennen teil, wurde 1970 Weltmeister mit dem Snowmobil und feierte gar in der NASCAR einen zehnten Platz in Wilkesboro 1973 . Bekannt wurde Duhamel aber mit den giftgrünen Zweitaktern von Kawasaki. Er gewann mit ihnen fünf US Grand Nationals und wurde 1975 in Assen Fünfter bei den 250ern. 1988 fuhr er gemeinsam mit seinen Söhnen Miguel und Mario den Bol d’Or.

Moto3-Junior-WM/Moto2-EM/ETC

Ein wahrer Held

Gute Aussichten: Lukas Tulovic (#3) will die Moto2-EM auf Rang 3 hinter Champ Aldeguer und Lopez beenden

FIM CEV REPSOL

Es war ein emotionaler Start ins Wochenende auf dem Circuito de Jerez, der in einem würdigen Kampf in der Moto2-EM gipfelte.

Von: **Anke Wieczorek**

Vor dem ersten Rennen versammelte sich das ganze Fahrerlager an der Strecke, um eine Schweigeminute für den im Juli tödlich verunglückten Hugo Millán aus dem European Talent Cup einzulegen. Ihm zu Ehren gewann Máximo Martinez beide Rennen in der Nachwuchsklasse. Aus deutscher Sicht erfreulich ging es weiter hinten zu: Philipp Tonn vom Liqui Moly Intact SIC Racing Team wurde am Sonntag zu seinem 16. Geburtstag mit Kuchen, Kerzen und Gesang in der Box gefeiert. Dafür revanchierte sich der Sachse mit einem elften Platz. Es war das Ende einer vier Rennen anhaltenden Durstrecke.

In der Moto2-EM beendete Alonso Lopez den Siegeszug seines Boscoscuro Talent Team-Ciatti-Kollegen Fermin Aldeguer, dem scheinbar unschlagbaren Spanier, dem die Türen in der Weltmeisterschaft sperrangelweit offen stehen. Lopez konnte aber nicht verhindern, dass sich Aldeguer vorzeitig mit dem Titel krönen durfte. Der 16-Jährige ist der wahre Held der diesjährigen Moto2-EM.

Im zweiten Lauf hatte Lopez die Führung übernommen, und nach einer kurzen Verständigung mit Winkzeichen trugen die Teamkollegen ihren Kampf bis zur Ziellinie unter sich aus. Für die Moto2-EM steht in diesem Jahr nur noch ein einziges Rennen auf dem Kalender. Es findet am 21. November in Valencia statt.

Beim Deutschen Lukas Tulovic geht es dann ums Ganze. Der Eberbacher lieferte sich in Jerez einen großartigen Kampf mit Xavier Cardelus. Verteidigt er seinen dritten Gesamtrang bis zum Schluss? Teammanager Dirk Reissmann ist davon überzeugt und sagt: „Lukas hat solide Rennen gezeigt. Ich gehe stark davon aus, dass er den dritten Platz behält. Falls er stürzt, wäre das nicht schön, aber auch das ist der Rennsport."

Tulovic ist „Best of the Rest"

Tulovic hatte immer gehofft, Anschluss an Aldeguer und Lopez zu kriegen, die Hoffnungen haben sich in Luft aufgelöst. „Sie fahren ein anderes Fabrikat und haben ein anderes Fahrwerk. Vielleicht hat ihnen das einen kleinen Vorteil beschert", denkt Reissmann. Für den Sachsen ist es wichtiger, Tulovic aus seinen Blockaden herausgeholt zu haben: „Er zeigt jetzt Überholmanöver, die ich am Jahresanfang bei ihm nicht gesehen habe. Lukas hat sich gut entwickelt. Sein Sieg in der Moto E auf dem Red Bull Ring dürfte auch dazu beigetragen haben."

Reissmann sieht den 21-Jährigen auch 2022 in der Moto2-EM, „um die Sache abzurunden. Es bringt nichts, wenn du im Grand Prix ein Mitläufer bist. Dort gehört es genauso dazu, dass du Resultate ablieferst."

Er sagt aber auch: „Aldeguer und Lopez haben den Level in der Moto2-EM extrem nach oben geschraubt. Die Rundenzeiten waren deutlich schneller als vor einem Jahr." ■

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Máximo Martinez (E)	Honda	12.44,811 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	-0,024 s
3.	Angel Piqueras (E)	Honda	+0,104 s
4.	Adrián Cruces (E)	Honda	+4,106 s
5.	Xabi Zurutuza (E)	Honda	+4,913 s
6.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+6,122 s

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Máximo Martinez (E)	Honda	27.24,974 min
2.	Brian Uriarte (E)	Honda	+1,693 s
3.	Angel Piqueras (E)	Honda	+1,890 s
4.	Adrián Cruces (E)	Honda	+1,962 s
5.	Joel Esteban (E)	Honda	+17,578 s
11.	Philipp Tonn (D)	Honda	+42,552 s

CUP-STAND

1.	Martinez	136 Punkte
2.	Cruces	128
3.	Zurutuza	125
4.	Uriarte	116
5.	Millán	86
6.	Piqueras	76
16.	Tonn	19

MOTO2-EM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	29.26,160 min
2.	Alonso López (E)	Boscoscuro	+1,910 s
3.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+18,246 s
4.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex	+20,332 s
5.	Keminth Kubo (THA)	Kalex	+24,795 s
6.	Taiga Hada (J)	Kalex	+24,871 s
7.	Sam Wilford (GB)	Kalex	+25,081 s

MOTO2-EM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Alonso López (E)	Boscoscuro	29.30,450 min
2.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	+0,454 s
3.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+12,504 s
4.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex	+17,768 s
5.	Taiga Hada (J)	Kalex	+20,273 s
6.	Adam Mohd (MAL)	Kalex	+22,232 s
7.	Keminth Kubo (THA)	Kalex	+26,844 s

EM-STAND

1.	Aldeguer	245 Punkte
2.	Lopez	201
3.	Tulovic	119
4.	Cardelus	102
5.	Norrodin	84
6.	Wilford	81
7.	Rato	67

MOTO3-JUNIOR-WM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Scott J. Ogden (GB)	GasGas	28.52,925 min
2.	David Munoz (E)	KTM	+0,050 s
3.	Ivan Ortola (E)	KTM	+0,078 s
4.	Daniel Munoz (E)	KTM	+0,239 s
5.	Daniel Holgado (E)	GasGas	+0,626 s
6.	Diogo Moreira (BRA)	Honda	+0,893 s

MOTO3-JUNIOR-WM

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	David Munoz (E)	KTM	28.55,023 min
2.	Ivan Ortola (E)	KTM	+1,044 s
3.	Daniel Holgado (E)	GasGas	+4,149 s
4.	David Salvador (E)	TM Racing	+5,293 s
5.	Daniel Munoz (E)	KTM	+7,968 s
6.	David Alonso (E)	GasGas	+10,801 s

WM-STAND

1.	Holgado	176 Punkte
2.	Munoz	134
3.	Ortola	113
4.	Ogden	72
5.	Rueda	68
6.	Alonso	66
25.	Dettwiler	8

Speedway-GP-Challenge Zarnovica

Nur ein Punkt fehlte

Martin Smolinski präsentierte sich in Zarnovica in blendender Form. Nur knapp verpasste das deutsche Ass die Qualifikation für den 2022er Grand Prix.

Von: **Andreas Fahldiek**

Nur die besten drei konnten sich für die permanente Teilnahme an der Speedway-GP-Saison 2022 qualifizieren. Als einziger Deutscher war Martin Smolinski mit dabei. Es war bereits seine neunte Teilnahme an einem GP-Challenge. Lediglich 15 Monate nach seiner schweren Verletzung verpasste der achtfache Deutsche Meister nur knapp ein GP-Comeback. Er startete mit zwei grandiosen Laufsiegen und einem 2. Platz. Leider befand sich die 400-Meter-Bahn in keinem WM-würdigen Zustand. Es bildeten sich erhebliche Löcher, die den Rennausgang beeinflussten.

Smolinski lag in Heat 16 an zweiter Position, als er aufgrund dieser Bahnverhältnisse in der dritten Kurve einen spektakulären Aufsteiger hatte, der ihn erheblich zurückwarf. Letztlich wurde er hinter dem punktgleichen Janusz Kolodziej guter Fünfter. Der Pole benötigte im letzten Lauf zwei Punkte für die Qualifikation und einen für ein Stechen. Aber Kolodziej machte einen Fahrfehler in Heat 20 und wurde enttäuschender Letzter.

Im gleichen Lauf verdarb sich Andzejs Lebedevs als Dritter die Chance auf eine Qualifikation. Der Lette brauchte einen Laufsieg oder zwei Punkte für die Teilnahme am Stechen. Patryk Dudek profitierte vom Ausgang dieses Laufes und fährt nächstes Jahr wieder im GP.

Strahlender Sieger nach Stechen mit Max Fricke war Pawel Przedpelski. Der 26-Jährige sagte zur internationalen Presse: „Ich kann es nicht glauben. Diese Woche hätte für mich nicht besser sein können. Am Dienstag ist meine Tochter Rozalka auf die Welt gekommen, und heute bin ich in den GP gekommen. Also ist es wie ein Traum für mich. Es ist ein wunderschöner Tag.“ ■


PABIJAN

Der entscheidende Aufsteiger: Smolinski verpasst die GP-Qualifikation

SPEEDWAY-WM

Zarnovica (SK): 21. August

1.	Pawel Przewdpelski (PL)	12+3 Pkte.
2.	Max Fricke (AUS)	12+2
3.	Patryk Dudek (PL)	11
4.	Janusz Kolodziej (PL)	10
5.	Martin Smolinski (D)	10
6.	Andzejs Lebedevs (LV)	9
7.	Dan Bewley (GB)	8
8.	Chris Holder (AUS)	8
9.	Jevgenijs Kostigovs (LV)	8
10.	Jan Kvech (CZ)	8
11.	Nikolai Klindt (DK)	7
12.	Tobiasz Musielak (PL)	6

Langbahn-WM-Challenge Pardubice

Verkehrte Langbahn-Welt

Auf der Speedwaybahn in Pardubice wurden vier Fahrer für die Langbahn-WM 2022 ermittelt. Die gute Nachricht: Max Dilger setzte sich gegen 24 Konkurrenten durch und steht als Erster in der GP-Endrunde des nächsten Jahres.

Von: **Thomas Schiffner**

Bevor es zum WM-Challenge auf der legendären Speedwaybahn in Pardubice kam, gab es nur schlechte Nachrichten im Langbahnsport: Da Scheeßel Corona-bedingt absagen musste, wurde der Challenge nach Tschechien verlegt – auf eine Speedwaybahn. Die GP-Rennen in Morizes und Herxheim sind ebenfalls gestrichen, sodass schon am kommenden Samstag die WM entschieden wird – ebenfalls auf einer Speedwaybahn!

In Pardubice hatten 25 Piloten die Chance, vier Tickets für 2022 zu gewinnen – ein Auftrag für Speedwayfahrer. Doch Sieger wurde der Badener Max Dilger. Nach einem Punktverlust gegen Stanislaw Burza gewann der 32-Jährige viermal en suite. Da Dilger den ersten GP in Marmande verpasst hatte, war die Quali über den Challenge lebenswichtig. Zweiter wurde der Brite Zach Wajtknecht, der im GP vor Rzeszow nur 13. ist. Burza gewann ein Stechen gegen Martin Malek und ist 2022 der erste Pole in der Langbahn-WM überhaupt. Der in der WM aktuell Zweitplatzierte Romano Hummel war als Fünfter erster ausgeschiedener Pilot. Stephan Katt (15.) und Marcel Dachs (24.) hatten keine Chance auf die Qualifikation.

Der älteste Teilnehmer Bernd Diener hatte einen bösen Sturz und musste anschließend aufgeben.

Martin Smolinski (WM-8.), Diener (9.) und Titelverteidiger Lukas Fienhage (11.) müssen in Rzeszow alles daran setzen, noch unter die ersten sieben zu kommen, um bei der WM 2022 dabei zu sein – oder auf eine Wildcard hoffen. ■


VELDHUIZEN

Fast nicht zu schlagen: Max Dilger fährt 2022 im Langbahn-GP

LANGBAHN-WM

WM-Challenge Pardubice (CZ): 22.8.

1.	Max Dilger (D)	19 Punkte
2.	Zach Wajtknecht (GB)	17
3.	Stanislaw Burza (PL)	16+4
4.	Martin Malek (CZ)	16+3
5.	Romano Hummel (NL)	15
6.	Gaétan Stella (F)	14
7.	Josef Franc (CZ)	13
8.	Dave Meijerink (NL)	12
9.	Hynek Stichauer (CZ)	11
15.	Stephan Katt (D)	9
18.	Bernd Diener (D)	7
24	Marcel Dachs (D)	1

Supermoto-WM Forcarei

Die Hölle für Schmidt

Marc-Reiner Schmidt startete Corona-erkrankt beim Supermoto-GP in Spanien – und verteidigte in drei höllischen Läufen die WM-Führung! Genauso unglaublich: Lukas Höllbacher gewann seinen ersten Grand Prix überhaupt und verwies den großen Thomas Chareyre in die Schranken.

Von: **Thomas Schiffner**



XIEM

Aktenkundig: Lukas Höllbacher gewinnt vor Weltmeister Chareyre

Um keine falschen Gerüchte zu verbreiten: Marc-Reiner Schmidt, der mit 13 Punkten Vorsprung zum dritten WM-Lauf nach Forcarei reiste, trat nicht infektiös in Spanien an. Zwei Wochen vorher war er mit heftigsten Symptomen an Corona erkrankt und hatte elf Tage in Quarantäne zu Hause im Bett verbracht. „Ich hatte Schüttelfrost, Fieber, Schmerzen, das volle Programm. An Trainieren war nicht zu denken. Am zwölften Tag wurde ich negativ getestet und konnte auf den letzten Drücker in den Flieger steigen“, so der Friedrichshafener.

Seine Leistung ist unter diesen Bedingungen nicht hoch genug zu bewerten: Im 1. Lauf schaffte er es von P4 bis auf den zweiten Platz hinter Lukas Höllbacher, nachdem Thomas Chareyre einen Fehler gemacht hatte. In Lauf 2 führte KTM-MTR-Pilot Höllbacher, wurde aber von TM-Pilot Chareyre abgefangen, Schmidt Dritter. Das Superfinale gewann Höllbacher vor Chareyre, der Schmidt passieren konnte. Damit hat der Schwabe noch immer fünf Punkte Vorsprung auf den Titelverteidiger: „Es war das erste Rennen in meinem Leben, wo ich wünschte, es wäre vorbei. Nach jedem Lauf war ich schweißgebadet.“

Genauso happy war Höllbacher: Der 26-jährige Ranshofener gewann den ersten GP seiner Karriere und liegt nur noch 14 Punkte hinter Chareyre. Das gefällt auch Schmidt: „Er hat mir in die Karten gespielt. Ich hoffe, dass ich in zwei Wochen wieder fit bin.“ ■

SUPERMOTO-WM

Forcarei (E): 21./22. August

1.	Lukas Höllbacher (A), KTM	1-2-1
2.	Thomas Chareyre (F), TM	3-1-2
3.	Marc-Reiner Schmidt (D), TM	2-3-3
4.	Milan Sitniansky (CZ), Honda	4-4-4
5.	Diego Monticelli (I), TM	5-6-6
6.	Mickael Amodeo (F), Yamaha	6-7-7
7.	Elia Sammartin (I), TM	13-5-5
8.	Patrick Pals (EST), TM	7-9-8
9.	Daniele di Cicco (I), Honda	8-8-9
10.	Alberto Moseriti (I), Husqv.	9-10-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 3 von 5 Läufen

1.	Marc-Reiner Schmidt	216	Punkte
2.	Thomas Chareyre	211	
3.	Lukas Höllbacher	197	
4.	Milan Sitniansky	157	
5.	Diego Monticelli	143	
6.	Elia Sammartin	142	
7.	Patrick Pals	106	
8.	Daniele di Cicco	103	
9.	Alberto Moseriti	89	
10.	Giovanni Bussei (I)	82	

US-Motocross-Meisterschaft Budds Creek

Die Chancen sinken

Der Kampf in Budds Creek zwischen Dylan Ferrandis (Yamaha) und Ken Roczen (Honda) endete nach Punkten remis. Der Franzose gewann Lauf 2 und die Tageswertung. Bei nur noch drei ausstehenden Runden wird die Chance des Deutschen auf den 450er-Titel immer kleiner.

Von: **Frank Quatember**

Für die neunte Runde der US-Meisterschaften stand der Motocrosspark in Budds Creek nahe der Hauptstadt Washington auf dem Kalender. Hitze und hohe Luftfeuchtigkeit machten den Piloten enorm zu schaffen. Das hinderte Ken Roczen aber nicht daran, sich mit der schnellsten Runde im Qualifying die Pole-Position am Startgatter zu sichern.

Das zahlte sich aus: Der Mattstedter kam zwar nur als Dritter zur Holeshot-Linie, passierte aber die Lokalhelden Eli Tomac und Cooper Webb in Windeseile. Im Schatten des Deutschen lieferten sich Tomac und Webb ein heißes Duell. Das nutzte Chase Sexton auf der zweiten Werks-Honda und kassierte beide humorlos. Tabellenführer Ferrandis war verhalten gestartet und legte erst ab Rennhälfte los. Mit einem Höllentempo jagte der Franzose die Werks-Yamaha über die weiten Hänge von Budds Creek und erreichte in der Schlussrunde das Hinterrad von Roczen. Mit Glück und Geschick rettete sich der Deutsche als Erster ins Ziel, ganze vier Zehntel vor Ferrandis! Im zweiten Lauf gewann Roczen den Start, konnte aber diesmal den Vorsprung nicht halten und wurde von Ferrandis sieben Minuten vor Ultimo passiert. Ferrandis: „Das Bike war so gut, ich konnte alles machen!“ Um Platz 3 stritten sich die US-Boys Tomac und Sexton, das Rennen machte der Kawasaki-Star. ■



HRC

Ken Roczen: Sieg oder Niederlage?

US-MOTOCROSS

Budds Creek (USA): 21. August

1.	Dylan Ferrandis (F),Yamaha	2-1
2.	Ken Roczen (D), Honda	1-2
3.	Eli Tomac (USA), Kawasaki	4-3
4.	Chase Sexton (USA), Honda	3-4
5.	Cooper Webb (USA), KTM	5-6
6.	Joey Savatgy (USA), KTM	6-7
7.	Marvin Musquin (F), KTM	10-5
8.	Dean Wilson (GB), Husqv.	8-9
9.	Coty Schock (USA), Honda	7-11
10.	Max Anstie (GB), Suzuki	9-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 8 von 11 Rennen

1.	Dylan Ferrandis	392	Punkte
2.	Ken Roczen	353	
3.	Eli Tomac	321	
4.	Chase Sexton	308	
5.	Marvin Musquin	240	
6.	Cooper Webb	240	
7.	Justin Barcia	239	
8.	Christian Craig	224	
9.	Aaron Plessinger	217	
10.	Joey Savatgy	189	

Flattrack-WM Diedenbergen

Die Spielverderber

Spanier und Italiener hätten den Flattrack-WM-Auftakt in Diedenbergen dominiert, wären da nicht Markus Jell und ein gewisser Lasse Kurvinen gewesen.

Von: **Thomas Schiffner**


GOFFELMEYER

Jell (#82) vor Kurvinen (#1), Moschini (#7), Mayr (#25), Gerard (#17)

Die Dominanz von Italienern und Spaniern in den 16 Vorläufen täuschte. Denn in der aus den USA kommenden Driftsportart zählen alle Rennen nur als Qualifikation für das Finale, in dem es wieder bei Null losgeht. Daniele Moschini zog als Bester in die 10-Runden-Hatz ein, vor Francesco Cecchini, Kevin Coradetti (alle I) und – Markus Jell. Der Niederbayer, der fünf Wochen zuvor ein nationales Meeting in Diedenbergen gefahren war, konnte seine Erfahrungen mit der 400-Meter-Bahn ausspielen. Im ersten Anlauf des Finales kam es zu einem Sturz von Cecchini, beim Restart war Jells KTM auf Position 1. Auch das half ihm nicht, denn kurze Zeit später lagen drei Piloten auf der Bahn – wieder Abbruch. Doch auch im dritten Anlauf gelang dem 36-Jährigen ein Topstart aus der ersten Reihe, und wenig später war es allein der Finne Lasse Kurvinen, der kurzen Prozess machte und sich an die Spitze setzte – diesmal bis ins Ziel. Jell fuhr einen ganz sicheren zweiten Platz heraus und steht damit in der WM-Tabelle nach diesem ersten Rennen auf einem völlig unerwarteten zweiten Rang.

Freestyler Kai Haase schaffte es im Last-Chance-Heat auf P4, was aber nicht für den Endlauf langte. Hannes Köhn musste nach einem Sturz in seinem 2. Lauf aufgeben. Besser die Österreicher: Hanson Schruf im Finale auf Rang 7, Klaus Mayr auf P9. ■

FLATTRACK-WM

Diedenbergen (D): 21. August

1.	Lasse Kurvinen (FIN)	25	Punkte
2.	Markus Jell (D)	22	
3.	Bailo Pelegrin Gerard (E)	20	
4.	Kevin Coradetti (I)	18	
5.	Sebastien Jeanpierre (F)	16	
6.	Adrian Garin Vera (E)	15	
7.	Hanson Schruf (A)	14	
9.	Nikolaus Klaus Mayr (A)	12	

„Brauchen mehr Training“

Diedenbergen könnte ein Anfang sein für die aufblühende Flattrack-Landschaft in Mitteleuropa.

Von: **Thomas Schiffner**

Wenn man nach der Situation des Flattrack in Deutschland fragt, würde man die Antwort bekommen: unbekannt. Denn die Sparte war über viele Jahre hier gar nicht präsent, es gab de facto keine Fahrer. In Diedenbergen vertraten mit Markus Jell ein Eisspeedwayfahrer, mit Kai Haase ein Freestyler und mit Hannes Köhn ein Aufsteiger aus der „Crowdrace“-Serie, die aber wegen Corona in den letzten 20 Monaten pausierte, den DMSB. Länder wie Spanien und Italien, wo jeder Valentino Rossis Dirttrack-Ranch kennt, stehen deutlich besser da und fahren nationale Meisterschaften.

„Ein Rennen wie Diedenbergen könnte mehr Fahrer anspornen, einzusteigen, indem sie sich ein Motocross-Bike umbauen. Es gibt mittlerweile mehr Trainingsmöglichkeiten und viel zu fahren“, sieht Markus Jell die



SCHIFFNER

Glaubt an Flattrack-Zukunft: Jell

Situation in Deutschland nicht so kritisch. Der ehemalige Supermoto-Pilot glaubt auch an Chancen deutscher Fahrer in der WM: „Es besteht die Chance, wenn wir mehr Trainingsmöglichkeiten kriegen und sich dort mehr Fahrer vergleichen können. Dann gibt es die Chance, mit den großen Jungs mitzuhalten.“

Von Seiten des DMSB kam allerdings bis auf die WM-Vergabe nach Diedenbergen bisher nichts. „Es wäre ganz wichtig, dass sich da was tut, dann ginge das in die richtige Richtung“, so Jell.

Doch die vor zwei Jahren initiierte „Crowdrace“-Serie auf deutschen Speedway- und Sandbahnen ist eine rein privat organisierte Serie. Der DMSB hat damit nur so viel zu tun, als dass die Bahnen, auf denen gefahren wird, vom Verband abgenommen sind. ■

NACHRICHTEN

VON ZITZEWITZ ERFOLG

Beim 2. Lauf der Enduro-DM im nordhessischen Waldkappel gewann ein fehlerfrei fahrender Davide von Zitzewitz vor Junioren-Weltmeister Hamish Macdonald. Der Neuseeländer war zweimal gestürzt und hatte keine Chance, seine verlorene Zeit wieder aufzuholen. Trotzdem führt der Sherco-Pilot nach 3 von 7 Tagen weiterhin im Enduro-Championat. Nach 5 der 7 geplanten Wertungsprüfungen musste der Wettbewerb wegen Starkregen abgebrochen werden.

BOU UND RAGA SIEGEN IN ANDORRA

Beim Trial-GP Andorra in St. Julia konnte Multichampion Toni Bou am ersten Tag nach einem ganz engen Duell mit dem spanischen Landsmann Adam Raga in einem Tie-Break die Oberhand behalten. Matteo Gratarola (Italien) wurde Dritter. Am Sonntag konnte sich Raga gegen Jaime Busto (Spanien) durchsetzen – für Seriensieger Bou blieb diesmal nur Rang 3!

BERGHAUPTEN- UND DIEDENBERGEN-SIEG

Im Rahmenprogramm der Flattrack-WM fanden in Diedenbergen zwei Läufe zum Speedway Team Cup statt. Am Samstag gewann Berghaupten mit 36 Punkten vor Olching (31), Diedenbergen (30) und Güstrow (22). Am Sonntag trumpften die gastgebenden Diedenbergen White Tigers (40 Punkte) auf und gewannen vor Güstrow (36), Cloppenburg (34) und Brokstedt (10).

WM-RALLYE OHNE STARS

Yamaha-Werksfahrer Adrien Metge (Frankreich) gewann die Rally dos Sertões in Brasilien, die als dritter Lauf zur Cross-Country-WM der FIM zählt. Alle anderen Werksteams hatten keine Fahrer nach Südamerika geschickt. Die Plätze belegten die Brasilianer Jean Azevedo und Bissinho Zavatti (beide Honda).

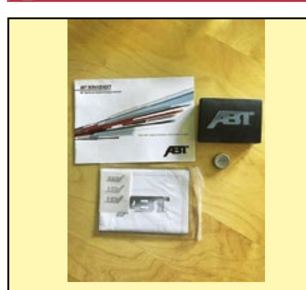


MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Abt Sportsline



Original ABT Power S für Audi 3.0 TSFI, ABT Power S nur für Fahrzeuge mit NEFZ Zulassung (EZ bis 31.08.2018) ohne OPF, 3,0 TFSI 354 PS/500 Nm auf 425 PS/550 Nm, VB 1700,- €. Kontakt: finistris@gmx.de

Aston Martin



DB11 V8 Coupé, 07/2017, 51055 km, Divine Red, Leder Chancellor Red, Vollausstattung, UPE 223.336,- Hauspreis: 119.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

BMW



Außergewöhnlich: Originalzustand! E30 M3, Bj. 03/1989, 73000 km, 143 kW (194 PS), grau-metallic, H-Kennz., Note gem. Gutachten: 2 (gut); unverbastelt, seltener Gesamtzustand 89.999,- € (MwSt. awb.). Herr Lörz, 07222/9142425, info@arca-leasing.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 57075

Ferrari



Mondial 3.2 QV, 1989, 72500 km, H-Kennz., Scheckheft, toporiginal, KD neu, 49.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57079

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

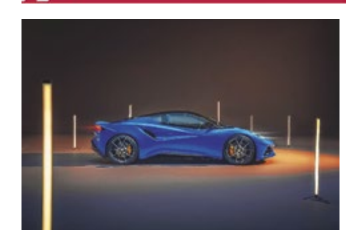
Lamborghini



Jarama 400 GT, 1971, 33000 km, H-Kennz., V12-Miura-Motor 350 PS, topoginal, ex. CH-Fzg., nur 170 Stück. prod. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57080

Lotus



Der neue Lotus Emira ab sofort bei Jacobs Sportscars GmbH vorbestellbar. info@jacobs-sportscars.de, T. 02403/748820 H

Mercedes



GLE 63 S AMG 4MATIC PANO/DRIVERS/ AHK/STA, EZ 08/2018, 30160 km, 430 kW (584 PS), brillantblau, Leder, Klima, SD, SHZ, AHK, 86.800,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 359, 73312 Geislingen, T. 07331/7170127, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57036



GLC 250 4MATIC Coupé AMG/Chrom/ LED/Kamera, EZ 01/2018, 39800 km, 155 kW (211 PS), selenitgrau, Navi, Klima, Xenon, SHZ, NR-Fzg., 43.800,- € (MwSt. awb.). Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57039

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



E 220 d Coupé 9G AMG Line, EZ 04/2021, 3939 km, 143 kW (194 PS), selenitgrau, Night-Pak., MBUX HighEnd, Pano, Head Up u.v.m., 56.420,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 101+110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57070



G-Klasse, 230 GE-300 GD, 25 x top Auswahl ab € 18.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57029



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57047

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche



1955/65 Porsche 356 Cabriolet, nur in wirklich exzellentem Zustand... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H



911 991 Cabriolet, 45000 km, 257 kW, silber/blau, 1. Hd., Sommerfhzg, 73.000,- €. 80799 München, Tel. 0152-03345556

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57074



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



www.Rennsportshop.com



www.berlin-tuning.com H





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H





Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H











MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 37/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO) ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



XPB

Alonso-Show: Zum ersten Mal drehte ein Formel-1-Renner eine Runde auf dem klassischen Layout (13,6 km) von Le Mans

Daumen für DTM nach unten

zur DTM in Zolder
MSa 35/2021

Ich finde die Leistungen, die Gerhard Berger in seiner Karriere geliefert hat, ausgesprochen top. Doch den Quatsch mit der „GT3 DTM“ soll er bitte wieder lassen! Er ist ein Schlag ins Gesicht derer, die eine wirklich einzigartige „geile Zeit“ der DTM miterleben durften. Ist es heutzutage wirklich nicht mehr möglich, eine sehenswerte und zugleich spannende „Deutsche Tourenwagen Meisterschaft“ auf die Beine zu stellen?

Günter Spaderna
D-96158 Frensdorf

Meine Frau und ich schauen seit 1988 die DTM. Wir waren zigmal bei den Rennen vor Ort dabei. Immer fuhren überwiegend Tourenwagen mit. Ausnahmen aus unserer Erinnerung zum Beispiel die Mustangs der Ruch-Brüder und auch der E-Kadett des Herrn Pfeil. Jetzt ist kein einziger Tourenwagen dabei, alles nur Sportwagen. Deswegen ist es für uns DTM-“Urgesteine“ alles einfach nur uninteressant und langweilig! Unser persönliches Fazit zu der aktuellen sogenannten „DTM“: Daumen nach unten.

Manfred Marold & Sabine Bäckert, per E-Mail

Spannung nur durch Regen

zu den F1-Autos für 2022
MSa 36/2021

Was mich an Formel-1-Rennen aus den 90er-Jahren so fasziniert? Die Boliden und Regeln sind im Vergleich zu heute einfach und transparent. Kein DRS, kein extremes Reifenmanagement, nachvollziehe Strafen bzw. keine Strafen bei Rad-an-Rad-Duellen. Die Ästhetik ist im Vergleich noch das kleinste Übel. Halo-Bügel sind notwendig. Das Überholen muss endlich wieder einfacher werden und zwar ohne Hilfsmittel wie DRS. Der Reifenwahn muss endlich aufhören. Das Attackieren muss im Vordergrund stehen, also das Racing. Mit das größte Spannungselement ist momentan der Regen – siehe Imola oder Budapest.

Dr. Franz-Rasso Böck
D-87439 Kempten

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

30./31. August: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorrad)

20. September: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

29. September: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorrad)

1. Oktober: Freies Fahren Nürburgring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 27. August		
10.00	Formel 3 Spa, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 11.15	Formel 1 Spa, 1. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
13.45	Formel 3 Spa, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 14.50	Formel 1 Spa, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
16.25	W Series Spa, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 28. August		
09.30	DRM, Saarland-Pfalz Rallye (Zus.)	N-TV
10.25	Formel 3 Spa, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 11.45	Formel 1 Spa, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
13.25	Moto3-WM Silverstone, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.30	MotoGP Silverstone, FP4 & Quali **LIVE**	Servus TV
ca. 14.50	Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF info
16.10	Moto2-WM Silverstone, Qualifying **LIVE**	Servus TV
16.25	W Series Spa, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
17.05	Hard-Enduro-WM, Tennessee (Zus.)	Servus TV A**
17.45	Formel 3 Spa, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
22.05	Speedway-WM, Togliatti (Aufz.)	Sport 1+*
22.15	Rallye-EM Zlín, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1
Sonntag, 29. August		
00.35	NASCAR Cup Series, Daytona **LIVE**	Motorvision TV*
10.30	Formel 3 Spa, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.40	Moto3-WM Silverstone, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.55	Porsche Supercup Spa, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.30	Formel 1 Spa, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.40	Formel 1 Spa, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
13.55	MotoGP Silverstone, Rennen **LIVE**	SRF 2
14.00	MotoGP Silverstone, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.50	Formel 1 Spa, Rennen **LIVE**	SRF 2
15.30	Moto2-WM Silverstone, Rennen **LIVE**	Servus TV
16.00	Extreme E Grönland, Finale **LIVE**	ORF Sport +*
18.00	Extreme E Grönland, Finale (Aufz.)	Pro 7 MAXX
18.10	Formel 1 Spa, Rennen (Zus.)	Servus TV A**
19.30	Speed – Das Motorsportmagazin	Servus TV A**
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
22.00	Rallye-EM Zlín, Highlights 3. Tag	Eurosport 1

Livestream/Internet

Freitag, 27. August		
ab 10.00	Motorrad-WM Silverstone, alle FP1 **LIVE**	servus.com
ab 14.15	Motorrad-WM Silverstone, alle FP2 **LIVE**	servus.com
Samstag, 28. August		
ab 10.00	Motorrad-WM Silverstone, alle FP3 **LIVE**	servus.com
ab 11.25	ADAC RW Assen, Samstags-Rennen **LIVE**	YouTube
13.30	Extreme E Grönland, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 14.35	IDM Spielberg, die Samstags-Rennen **LIVE**	idm.de/live
15.20	GTWC Brands Hatch, Qualifying **LIVE**	YouTube
18.00	Extreme E Grönland, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
Sonntag, 29. August		
ab 09.20	IDM Spielberg, die Sonntags-Rennen **LIVE**	idm.de/live
10.50	GTWC Brands Hatch, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 10.55	ADAC RW Assen, Sonntags-Rennen **LIVE**	YouTube
12.00	Extreme E Grönland, Semi-Finals **LIVE**	ran.de
15.30	GTWC Brands Hatch, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
15.55	Extreme E Grönland, Finale **LIVE**	ran.de

* kostenpflichtig **A = nur in Österreich

Vorschau

WILHELM

Formel 1: Die Sommerpause wird mit dem Klassiker in Spa beendet



MOTOGP

MotoGP: Die Jagd auf WM-Punkte geht im britischen Silverstone weiter

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

27.–29.08.	Rallye-EM, Barum Rally Zlín	CZ
27.–29.08.	Jim Clark Revival, Hockenheim	D
27./28.08.	ADAC Racing Weekend, Assen	NL
27./28.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Daytona	USA
28.08.	RCN 6. Lauf/GLP 5. Lauf, Nürburgring	D
29.08.	Formel 1, Spa-Francorchamps	B
29.08.	Tourenwagen/BTCC, Thruxton	GB
29.08.	Super Formula, Motegi	J
29.08.	Extreme E, Kangerlussuaq	KN
28./29.08.	GTWC Europe Sprint Cup, Brands Hatch	GB

Motorrad

27.08.	Speedway U21 Team-WM-Finale, Bydgoszcz	PL
28.08.	Langbahn-WM-Finale, Rzeszow	PL
28.08.	Speedway-GP, Togliatti	RUS
28.08.	US-Motocross-Meisterschaft, Crawfordsville	USA
28./29.08.	Trial-WM, Cahors	F
28./29.08.	Int. Dt. Motorradmeisterschaft (IDM), Spielberg	A
29.08.	Motorrad-WM, Silverstone	GB
29.08.	Speedway U23 Team-EM, Daugavpils	LV
29.08.	Supermoto-DM Oschersleben	D